

NOUVEAU
COMMENTAIRE
SUR L'ORDONNANCE
DE LA MARINE,
DU MOIS D'AOÛT 1681.

NOUVEAU COMMENTAIRE SUR L'ORDONNANCE DE LA MARINE, DU MOIS D'AOÛT 1681.

Où se trouve la Conférence des anciennes Ordonnances, des Us & Coutumes de la Mer, tant du Royaume que des Pays étrangers, & des nouveaux Réglemens concernans la Navigation & le Commerce maritime.

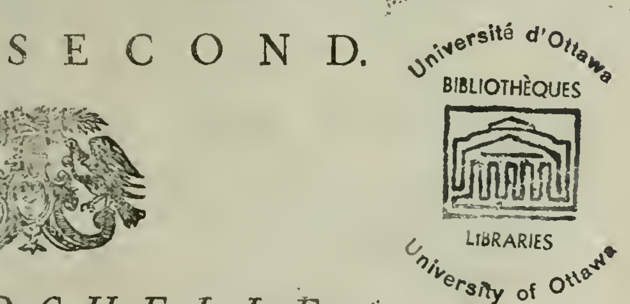
Avec des Explications prises de l'esprit du Texte, de l'Usage, des Décisions des Tribunaux & des meilleurs Auteurs qui ont écrit sur la Jurisprudence nautique.

Et des Notes historiques & critiques, tirées de la plupart des divers Recueils de Manuscrits conservés dans les dépôts publics.

Dédié à S. A. S. M.gr le Duc DE PENTHIEVRE, Amiral de France.

Par M. RENÉ-JOSUÉ *VALIN, Avocat & Procureur du Roi au Siege de l'Amirauté de la Rochelle.*

TOME SECOND.



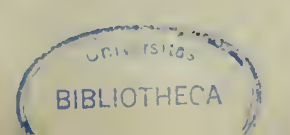


A LA ROCHELLE,

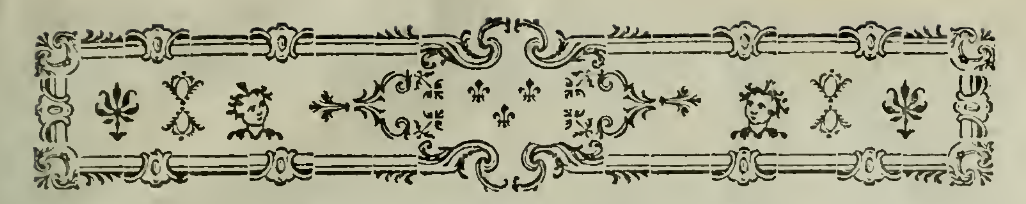
Chez JERÔME LEGIER, Imprimeur du Roi, au Canton des Flamands.

M. DCC LXVI.

AVEC APPROBATION ET PRIVILEGE DU ROI.







TABLE

Des Livres & des Titres de l'Ordonnance contenus dans ce Volume.

SUITE DU LIVRE TROISIEME.

LIVRE QUATRIEME.

De la Police des Ports, Côtes, Rades & Rivages de la mer.

LIVRE CINQUIEME.

De la pêche qui se fait en mer.

TABLE.

Des Edits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts du Conseil & Réglemens rapportés dans ce second Volume par ordre alphabétique des matieres.

A

Acon.

Ancres.

Association en course.

Assurance exempte de contrôle.

Coup d'assurance ou de semonce.

B

Blaquet.

autre

Droits des Fermes.

E

Ecluſes. V. *Parcs & Pêcheries.*

Exemption des droits.

F

Feu.

Filets de pêche.

Frai du poiſſon.

G

Gens morts en mer.

Garde-côte.

H

Hareng (pêche du)

Havre, V. *Ports.*

I

Invalides.

L

Lamaneurs, V. *Pilotes.*

Lestage & Délestage.

M

Maître de Quai.

Matieres d'or & d'argent.

Morues. (Pêche des)

Moules.

N

Naufrages.

Pilotes lamaneurs.

Ports & Havres. V. *Feu.*

Poudres.

Preuve par l'équipage.

Prises.

Prises des Pirates.

Prises en riviere.

Q

Quais & cales.

Quai.

R

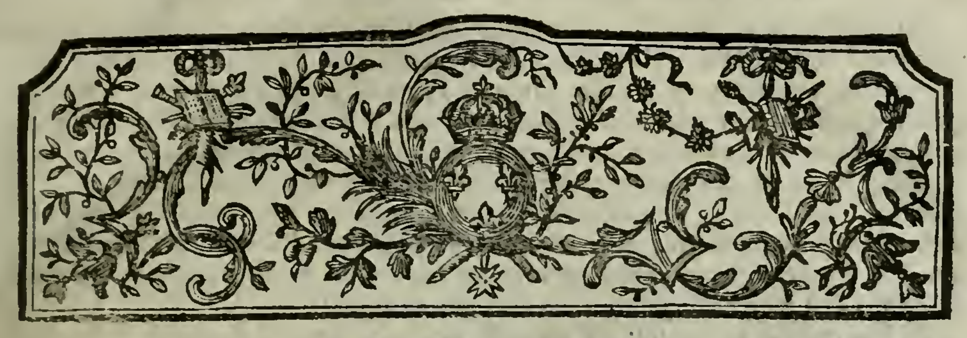
Rançon.

Fin de la Table du second Volume.

ADDITIONS.

Ces additions ſont à la fin de ce ſecond volume, avant la table des matieres.





COMMENTAIRE
SUR L'ORDONNANCE
DE LA MARINE,
Du mois d'Août 1681.

LIVRE TROISIEME.
Des Contrats Maritimes.

TITRE V.
Des Contrats à grosse aventure, ou à retour de voyage.

LE prêt à grosse aventure, est un contrat par lequel le prêteur, en considération de ce qu'il perdra sa somme, si la chose sur laquelle il fait le prêt vient à périr par cas fortuit, est autorisé à stipuler un intérêt, ou profit extraordinaire pour le cas où la chose arrivera à bon port.

Le Commentateur insinue mal-à-propos que ce contrat est particulier aux François, & qu'on en trouve aucun exemple dans les loix Romaines, ni dans les auteurs qui ont traité des Us & Coutumes de la mer. Il n'y a qu'à jetter les yeux sur les titres du droit *de nauticis usuris*, *de nautico fœnore*, & l'on reconnoitra sans peine que c'est là que nous avons puisé l'idée de ce contrat, qui est également en usage chez les autres nations. Cujas, sur la loi 4, ff. *de nautico fœnore*, & Dumoulin, tit. *de usuris*, n. 91 & suivans, en ont établi la légitimité, les propriétés & les conditions.

Dumoulin, au n. 100, dit même avoir donné une consultation en faveur d'un marchand Rochellois, qui avoit prêté à la grosse 900 liv. à 40 pour 100 à l'occasion d'un voyage pour les isles fortunées, attendu que c'étoit alors une navigation extrêmement périlleuse. Il est vrai que la matiere n'a été bien éclercie que par cette Ordonnance; mais enfin la substance du contrat n'en étoit pas moins connue auparavant par les principes du droit Romain. Il en est aussi fait mention dans l'art. 45 des Ord. de Wisbuy, de même que dans le 11e. des ord. de la Hanse Teutonique; & le 1er. art. des jugemens d'Oleron n'est pas étranger à la matiere, en ce qu'il permet au maître de *mettre aucun des apparaux en gage s'il a métier d'argent pour les dépens de la nef.*

En Normandie ce contrat est appellé *Bomerie*, du mot Flamand *Bome*, qui signifie *Quille du vaisseau*, & *Bomerie* est *une Quille équipée, ou vaisseau garni.* Notes sur le Guidon, tit. 18, art. 1 & 2, pag. 330; Kuricke, *ad jus Hanseaticum, tit. 6, fol. 760, 761*; Bornier, sur l'art. 2, tit. 7 de l'ordon. de 1673.

C'est qu'anciennement le prêt à la grosse ne se faisoit que sur le corps & quille du vaisseau.

L'art. 58 de l'Ord. de la Hanse Teutonique se sert du terme *Bomerie*, & il est usité tout de même dans la mer Baltique, Loccenius *de jure maritimo, liv. 2, cap. 6, n. 1, fol. 186.*

La décision du chap. dernier, aux décrétalles *de usuris*, n'est pas assez caractérisée pour en faire l'application au contrat dont il s'agit ici. Quoi qu'il en soit, par la raison que le prêteur perd la somme qu'il prête, si la chose sur laquelle le prêt est fait, périt par cas fortuit, l'intérêt ou profit maritime que l'usage lui permet de stipuler est juste & légitime, comme n'ayant rien de contraire à la religion & aux bonnes mœurs. Kuricke, quest. 24, *fol.* 879. Loccenius, *ibid.* n. 3, *fol. 187 & seq.* Pereira de Castro, *de decis. 56*, n. 3 & 4, & tous les autres auteurs qui ont traité sur cette matiere.

En temps de paix, cet intérêt est pour l'ordinaire de 15 à 20 pour 100 pour les voyages de long cours aux isles ou au Canada; pour la côte de Guinée, de 25 jusqu'à 35; pour le cabotage, depuis 5 jusqu'à 10; lequel intérêt ou profit maritime, le preneur à la grosse doit payer, outre le principal. Mais en temps de guerre, où les risques sont plus grands à cause des prises, il est à un taux plus fort proportionnellement aux risques & aux circonstances; car enfin, il n'y a rien de réglé sur cela, & la quotité du profit maritime dépend moins de l'usage courant du lieu, que de la convention des parties. Loccenius, *loc. cit.* n. 5 & 6, *fol. 190, & seq.* Stypmannus, *ad jus maritimum part.* 4, *c.* 2, n. 122, *fol. 386* & n. 300, *fol. 401.*

Ce contrat est appellé *à grosse aventure*, ou à la grosse par abréviation, parce que le prêteur courant risque de perdre la somme, il la met effectivement à l'aventure.

Il est appellé aussi contrat à retour de voyage, parce que pour l'ordinaire la somme n'est payable avec le profit maritime, qu'au retour du voyage du navire sur lequel le prêt est fait. Cependant aux termes de l'article second de ce titre, le prêt peut être fait pour un temps limité, aussi bien que pour un voyage entier, ce qui est tiré du droit Romain. Cujas, sur la même loi, 4. ff. *de nautico fœnore.*

ARTICLE PREMIER.

LES contrats à grosse aventure, autrement dits contrats à la grosse ou au retour de voyage, pourront être faits *pardevant notaires ou sous signature privée.*

PARDEVANT notaires ou sous signature privée. Le Commentateur conclut delà que le prêt doit être par écrit, & que la preuve testimoniale ne seroit pas recevable, quand même il s'agiroit d'une somme au-dessous de 100 livres.

C'est ajouter au texte, qui ne dit pas que ces sortes de prêts ne pourront être faits que par écrit ; mais seulement qu'ils pourront l'être sous signature privée comme pardevant notaires ; en quoi il a été dérogé à l'Edit du mois de Décembre 1657, qui avoit créé des offices de notaires-greffiers ; pour recevoir les contrats à la grosse & tous autres contrats maritimes, à l'exclusion de tous autres notaires. Ainsi, sur le point de savoir, si le prêt à la grosse peut valoir sans écrit, il est naturel de recourir au droit commun, & de dire, conformément aux Ordonnances de Moulins & de 1667, que la preuve par témoins ne peut être rejettée, qu'autant qu'il s'agira d'une somme excédante 100 liv. A la vérité, on ne voit point de prêt de cette espece pour une aussi modique somme, mais enfin cela peut arriver, sur-tout dans la navigation au cabotage.

Le contrat sera donc aussi valable alors, que s'il étoit fait par écrit. Il le seroit tout de même après tout, pour quelque somme que ce fût par rapport au débiteur, qui reconnoîtroit la convention ; mais s'il s'agissoit de faire valoir le privilege attaché à ce contrat, au préjudice d'un tiers, ce seroit autre chose, à cause des abus & des fraudes qui en pourroient résulter.

Et comme le même esprit de fraude n'a abusé que trop souvent de la faculté accordée par notre Ordonnance de faire les contrats de grosse, aussi-bien sous signature privée que par acte passé pardevant notaire, en supposant des prêts de cette nature, ou en leur donnant une fausse date, tandis qu'au fonds ce n'étoient que des prêts simples de sommes pour lesquelles les prêteurs n'avoient couru aucuns risques ; il seroit extrêmement à souhaiter, comme il a été observé sur l'art. 26 du tit. des Consuls, & comme on le dira encore sur l'art. 68 du tit. suivant, que pour garantir la foi publique de ces sortes de surprises, il intervint un réglement, non pour supprimer l'usage des contrats à la grosse sous signature privée, à cause de l'intérêt du commerce, mais pour les assujettir à la formalité de l'enrégitrement au greffe de l'Amirauté, aussi-tôt que les risques commenceroient à courir ; faute de quoi, ils ne pourroient nuire à de tierces personnes, ni pour l'exercice du privilege, ni pour le paiement maritime, le contrat demeurant reduit alors aux termes d'un billet de prêt pur & simple.

Le contrat de grosse, au reste, ne doit pas être confondu avec celui par lequel quelqu'un confie à un marin, une certaine quantité de marchandises pour les vendre à moitié profit dans son voyage, ce qu'on appelle donner à pacotille, quoique le donneur coure le risque de la perte de sa pacotille, commme celui qui prête à la grosse aventure.

ARTICLE II.

L'ARGENT à la groſſe pourra être donné ſur le corps & quille du vaiſſeau, ſes agrêts & apparaux, armement & vituailles *conjointement ou ſéparément*, & ſur le tout ou partie de ſon chargement, *pour un voyage entier, ou pour un temps limité.*

CONJOINTEMENT ou ſéparément, par un même contrat ou par différens contrats, dans le moment même ou après coup.

L'argent donné ſur le corps & quille du vaiſſeau, s'entend du prêt d'une ſomme pour être employée au paiement des frais du radoub; ce qui comprend les bois & autres choſes qui y ſervent; les journées de charpentiers, calfats & autres ouvriers.

Le prêt fait ſur les agrêts & apparaux, regarde les voiles, cordages, vergues, poulies & autres uſtenſiles du navire.

Celui qui eſt fait ſur l'armement & les vituailles, eſt borné aux canons & autres armes, aux vivres deſtinés pour la nourriture des gens de l'équipage & paſſagers, aux munitions de bouches & de guerre.

Dans le cas où il y auroit différens prêts à la groſſe, les uns ſur le corps & quille du navire, d'autres ſur les agrêts & apparaux, les autres ſur l'armement & vituailles, & que le navire vînt à faire naufrage, les prêteurs n'exerceroient leur privilege ſur ce qui ſeroit ſauvé que relativement aux objets qui y ſeroient affectés; & cela pourroit cauſer de l'embarras. C'eſt pourquoi, dans l'uſage, on ne diviſe point ces objets, comme on le faiſoit anciennement. Lorſqu'on paſſe un contrat à la groſſe ſur le navire, on y affecte copulativement les corps & quille du vaiſſeau, ſes agrêts & apparaux, l'armement & les vituailles.

Mais rien n'eſt plus commun que de prêter à la groſſe ſur le navire, &c. ſans y joindre le chargement, ou ſur le tout, ou partie du chargement, ſans y joindre le navire; & l'on en uſe auſſi tout de même en fait d'aſſurance.

Dans le premier cas, le prêteur comme l'aſſureur, ne court riſque que de la perte du navire, & dans le ſecond, ils ne court riſque que de la perte des marchandiſes.

Le chargement, au reſte, ne s'entend pas relativement au propriétaire du navire ſeulement, il s'applique à toute marchandiſe chargée dans le vaiſſeau, ſoit par l'armateur, ſoit par un marchand chargeur; de maniere que quiconque charge des effets dans un navire, peut librement prendre de l'argent à la groſſe ſur ces effets.

Tout contrat ou billet de groſſe, doit réguliérement énoncer le nom du navire, du propriétaire & du capitaine. Il faut auſſi déclarer ſi les deniers pris à la groſſe, regardent le corps du navire & ſes agrêts, ou les effets de ſon chargement. Ainſi, un billet conçu en ces termes *Je paierai dans un tel temps à tel, la ſomme de tant, valeur reçue de lui en groſſe aventure*, n'eſt pas un billet de groſſe en regle: à la vérité il n'eſt pas nul pour cela; mais pour avoir ſon effet, il faut qu'il y ait preuve par ailleurs, que la ſomme a été réellement prêtée ſur

le navire ou sur les marchandises qui y ont été chargées. Savari, tom. 2, Parère 57, pag. 689.

Au surplus lorsque le Preneur à la grosse n'a aucun intérêt dans le corps du navire, il est évident que le prêt ne peut regarder que les effets du chargement, & cela suffit pour rendre le billet valable, le chargement étant prouvé. Ainsi jugé par Arrêt du Parlement d'Aix, du 24 Janvier 1748.

Le sieur Ravel avoit reçu de Reffay une somme de 400 liv. dont il lui avoit fait son billet, dans lequel il s'étoit ainsi exprimé; *qu'il me donne à retour du voyage que je vais faire en qualité de second, sur la pinque Saint Joseph en caravanne, au change de 2 & demi par mois; à cet effet, ledit Reffay court le risque, péril & fortune de la mer desdites 400 livres.*

La pinque ayant été prise par les Anglois, Reffay demanda la somme de 400 liv. prétendant que le contrat de grosse étoit nul, faute par Ravel d'avoir déclaré, s'il empruntoit sur le corps du navire ou sur les facultés.

Ravel répondit que l'Ordonnance n'exigeoit point cette déclaration, & que l'application du prêt se fait naturellemnt à l'intérêt du preneur; d'ailleurs, tout étoit pris, navire & facultés. Par l'Arrêt, Reffay fut débouté de sa demande avec dépens.

Pour un voyage entier ou pour un temps limité. Ce contrat n'est donc pas toujours & nécessairement à retour de voyage. Ainsi, celui qui donne à la grosse sur un navire partant d'ici pour Saint-Domingue, peut stipuler valablement que la somme lui sera acquise avec les profits, dès que le navire sera arrivé à Saint-Domingue, sans qu'il soit question de retour dans ce port, ou après tant de mois de navigation heureuse; mais alors le profit maritime, pour être autorisé, doit être proportionné au temps des risques, attendu que dans l'usage ordinaire, la somme n'est due qu'au retour du navire à bon port, & qu'alors il y a double risque.

Cependant comme il seroit difficile de trouver des preneurs à la grosse qui se soumissent de payer avant le retour du voyage, les prêteurs usuriers ont imaginé un moyen de se dédommager pour le cas où le navire ne seroit pas de retour dans le temps ordinaire, en stipulant que s'il n'étoit pas arrivé dans un certain temps, l'intérêt leur seroit payé à raison d'un demi pour cent par mois, tant du capital que du profit maritime. Mais un tel contrat, comme manifestement usuraire, ne sauroit se soutenir en justice, même quand il y auroit réciprocité; c'est-à-dire, quand il seroit ajouté en faveur du preneur, que le navire arrivant avant l'expiration du délai, il lui seroit déduit le même demi pour cent par mois; ne fût-ce qu'à cause que la réciprocité ne seroit qu'apparante ou en idée; rien n'étant plus rare qu'un vaisseau retourne avant le temps ordinaire, & rien n'étant pluscommun au contraire que le retardement de son retour.

ARTICLE III.

FAisons défenses de prendre deniers à la grosse sur le corps & quille du navire, ou sur les marchandises de son chargement, au-delà de leur valeur, à peine d'être contraint, en cas de fraude, au paiement *des sommes entieres*, nonobstant la perte ou prise du vaisseau.

IL est défendu de prendre deniers à la grosse au-delà de la valeur des choses sur lesquelles le prêt est fait; parce que d'un côté, à raison de l'excédant de la valeur, le prêt seroit usuraire, le prêteur n'étant responsable de la perte que jusqu'à concurrence de la valeur de l'objet; & que d'un autre côté ce seroit tromper le prêteur, qui a contracté sur la foi de la déclaration du preneur, & qui sans cela auroit fait un autre usage de son argent.

La valeur doit s'entendre ici, eu égard au temps du contrat, ou au temps que les risques doivent commencer à courir; & parce que sur la valeur le preneur peut se méprendre de bonne foi, cet article ne le punit qu'en cas de fraude, qui doit être claire, & manifestement prouvée.

Il y aura fraude si le preneur avoit déjà donné un prix à son navire, ou s'il avoit pardevers lui les factures des marchandises du chargement, & qu'en cumulant tous les emprunts à la grosse, il ait excédé la valeur du tout.

Alors la peine que cet article lui inflige, est de payer les sommes entieres, *nonobstant la perte ou la prise du vaisseau*; à quoi il faut ajouter, ou des marchandises, le prêt étant fait sur marchandises.

Il n'en sera donc pas quitte pour offrir de payer l'excédant de la valeur des choses perdues ou prises, comme dans l'art. 15 ci-après dont l'espece est différente; il sera tenu de payer les sommes entieres qu'il aura prises à la grosse sans déduction de la valeur des effets perdus par le naufrage ou par la prise du vaisseau. Au lieu que cessant la fraude, s'il avoit chargé des effets, quoique d'une valeur fort inférieure à celle des sommes empruntées à la grosse, il seroit déchargé à proportion de la valeur des effets perdus, & ne paieroit que le surplus avec le change suivant le cours de la place, relativement audit art. 15.

Des sommes entieres. Le Commentateur a raison de dire que cela ne s'entend que du capital des sommes prises à la grosse, & non du profit maritime stipulé; parce que ce profit ne peut être acquis qu'autant que le navire ou les effets affectés au prêt arrivent à bon port.

Dans le cas de cet article, les prêteurs doivent s'estimer heureux de ce que le preneur à prévariqué, en empruntant au-delà de la valeur de ce qu'il affectoit à ses emprunts, puisque par-là les prêteurs recouvrent leurs sommes, malgré la perte ou la prise du vaisseau qui les en auroit privé, s'il eût procédé de bonne foi. Il est donc naturel qu'ils se contentent de leur remboursement, sans prétendre, ni le profit maritime, ni le change ou intérêt au cours de la place, l'art. 15 ci-après n'ayant encore une fois aucune relation à celui-ci, où le prêteur à grosse ne perd rien, quoique le navire ait péri, & que le preneur y ait chargé des effets.

ARTICLE IV.

DÉFENDONS auſſi *ſous pareille peine* de prendre deniers ſur le fret à faire par le vaiſſeau, & ſur le profit eſpéré des marchandiſes; même ſur les loyers des matelots, ſi ce n'eſt en préſence & du conſentement du maître, & au-deſſous de la moitié du loyer.

SOUS *pareille peine*. C'eſt-à-dire, de rendre & de reſtituer la ſomme tout de même, ſimplement ſans profit maritime, ni intérêt; & cette privation de profit eſt d'autant plus juſte, que le prêteur eſt auſſi blâmable que le preneur, s'il aſſigne le prêt ſur le fret, ou ſur le profit eſpéré des marchandiſes.

La raiſon pour laquelle il n'eſt pas permis de prendre à la groſſe ſur le fret à faire, ce qui doit s'entendre auſſi-bien du cas où il y a déjà un affrétement, que de celui où il ni en a pas encore, dès que le fret ne pourra être gagné qu'autant que les marchandiſes arriveront à bon port; c'eſt que le prêteur ſeroit à la diſcrétion du preneur, qui ne s'embarraſſeroit peu d'un fret dont il ne devroit pas profiter. Autre choſe ſeroit déjà d'un fret acquis, comme il arrive quelquefois. Voyez l'art. 15 du tit. ſuivant.

Et s'il eſt défendu tout de même de prendre deniers ſur le profit eſpéré des marchandiſes, c'eſt qu'il n'y a là rien de réel, ce profit pouvant être imaginaire, manqué par le fait propre du débiteur propriétaire des marchandiſes.

Pour ce qui eſt des matelots, on conçoit de quelle dangereuſe conſéquence il ſeroit de leur permettre d'emprunter ſur leurs loyers, puiſque le gain de leurs loyers les attache autant que la crainte de la mort à la conſervation du navire.

Il ſe peut néanmoins qu'un matelot ſe trouve dans la néceſſité d'emprunter ſur ſes loyers, & c'eſt pour cela que cet article lui en donne la faculté: mais à deux conditions; l'une que ce ſoit en préſence & du conſentement du maître, & l'autre que l'emprunt ſoit au-deſſous de la moitié des loyers; afin que cet excédant des loyers ſoit une ſûreté de l'exactitude du ſervice qu'il doit au navire.

Aujourd'hui qu'il eſt défendu de donner des à comptes aux matelots, ou de leur faire aucun prêt durant le voyage, ſi ce n'eſt de l'aveu des ſieurs Commiſſaires aux claſſes; & cela, tant pour prévenir la déſertion des matelots, que leurs débauches, (ſur quoi voyez l'art. 10, titre des loyers des matelots): il ne ſuffiroit pas de l'aveu du maître pour autoriſer un pareil prêt qui ſeroit fait dans nos colonies, il faudroit encore le conſentement du Commiſſaire aux claſſes: ainſi ſans ce concours, le contrat ne ſeroit valable, qu'autant qu'il ſeroit paſſé dans le lieu de l'armement du navire.



ARTICLE V.

FAISONS en outre défenses à toutes personnes de donner de l'argent à la grosse aux matelots sur leurs loyers ou voyages, sinon en présence & du consentement du maître, à peine de confiscation du prêt & de cinquante livres d'amende.

LA défense du prêt à la grosse sur les loyers des matelots, sans le consentement du maître regarde donc plus directement encore le prêteur que le preneur, puisqu'en ce cas le prêteur perd sa somme qui est confisquée, & qu'outre cela il encourt la peine d'une amende de cinquante livres.

Sur ces mots, *à peine de confiscation du prêt*, le Commentateur dit, *mais non des loyers*. Sans doute que les loyers ne sont pas confisqués, mais ils sont perdus pour le matelot, Jusqu'à concurrence de la somme prêtée, qui étant confisquée, doit se prendre sur les loyers.

Par l'article 115 de l'Ordonnance de Henri III, du mois de Mars 1584; dans Guenois folio 403, il ne suffisoit pas du consentement du maître pour autoriser le prêt fait aux mariniers, il falloit encore l'aveu du principal bourgeois du navire. Au surplus, les défenses étoient faites, tant au preneur qu'au bailleur sur peine de *perdition & de dix écus d'amende*, applicable moitié au dénonciateur, & l'autre moitié à l'Amiral.

La confiscation prononcée par cet article est au profit de l'Amiral, comme toutes les autres confiscations, avec l'amende en entier, si la condamnation intervient en ce Siege, qui est une Amirauté particuliere, art. 10, tit. premier du livre premier.

ARTICLE VI.

LES maîtres demeureront responsables en leur nom du total des sommes prises de leur consentement par les matelots, si elles excedent la moitié de leurs loyers; & ce, nonobstant la perte ou prise du vaisseau.

LE maître consentant que son matelot prenne de l'argent sur ses loyers au-delà de la moitié, est seul coupable & punissable aux termes de cet article. La peine qu'il encourt par-là est de payer la totalité de la somme prêtée de son aveu, nonobstant la perte ou la prise du vaisseau : & à cela il n'y a rien à dire. Mais si le navire arrive à bon port, le paiement de la somme empruntée ne le regarde pas; ce sera au matelot à la payer sur ses loyers, quelque petite que soit la portion qui lui en restera : car enfin c'est son engagement personnel, au sujet duquel il n'a aucun reproche à faire au maître. Telle est l'interprétation naturelle de notre article. Mais cela est changé au moyen

moyen des défenses de donner aucun à compte aux matelots durant le voyage, sans le consentement des Commissaires aux Classes, comme il a été observé, tant sur l'art. 4 ci-dessus, que sur l'art. 10, titre *de l'engagement & des loyers des matelots*.

ARTICLE VII.

LE navire, ses agrêts & apparaux, armement & victuailles, même le fret, seront affectés par privilege au principal & intérêt de l'argent donné sur le corps & quille du vaisseau, *pour les nécessités du voyage*; & le chargement au paiement des deniers pris pour le faire.

LE privilege accordé par cet article au prêteur à la grosse, conformément à l'art. 45 de l'Ordonnance de Wisbuy, & l'art. premier du chap. 19 du Guidon de la mer, & au droit commun, tant pour le profit maritime que pour le principal, le navire étant retourné à bon port, il est juste & légitime, puisque ce prêt a mis l'armateur en état de faire faire le voyage au navire, ou d'en accomplir le chargement Il est juste tout de même que le fret soit affecté à ce privilege, quoiqu'il ne soit pas permis d'emprunter à la grosse sur le fret à faire, par l'art. 4 ci-dessus, parce que c'est le navire affecté au prêt qui a gagné ce fret, & que l'accessoire suit la nature du principal.

Le fret au reste s'entend aussi bien de celui qui est gagné d'avance au départ du navire, que de celui qui ne doit être payé que sur les marchandises arrivées à bon port ou sauvées, de maniere qu'il doit servir également au paiement des deniers pris à la grosse sur le navire. Arrêt d'Aix du 10 Octobre 1733. D'où il s'ensuit que l'abandon étant fait des débris du navire, pour demeurer quitte de la somme empruntée à la grosse, il faut abandonner tout de même le fret acquis ou non, des marchandises sauvées, comme en fait d'assurance. Sur quoi voyez les articles 15 & 47 du tit. suivant.

Mais parce que le prêt peut avoir été fait séparément sur le corps & quille du navire, ses agrêts, apparaux & victuailles, & sur le chargement; il faut distinguer le privilege suivant l'assignat du prêt, & dire qu'au premier cas le privilege est restreint au navire, ses agrêts & apparaux, victuailles & fret, sans toucher aux marchandises du chargement; & qu'au second cas, les marchandises seules sont affectées au privilege.

Pour les nécessités du voyage. Il n'est nullement nécessaire que le contrat de prêt à la grosse en fasse mention; il suffit que le prêt soit fait sur le corps & quille du navire, &c. pour qu'on juge que l'argent a été employé pour l'équipement du navire, & que l'armateur s'en est servi pour payer le radoub, les ouvriers, les voiles, cordages & généralement ce qu'il a fallu pour la mise hors du navire.

Au surplus, ce privilege ne doit passer qu'à son rang, & est subordonné suivant l'art 16, tit. 14 du liv. premier, 1°. aux loyers dus aux matelots pour le voyage que le navire vient de faire; 2°. à un autre emprunt à la grosse qui aura été fait sur le navire pendant le cours du voyage, & pour les nécessités du navire.

Loccenius, *de jure maritimo*, *lib.* 2, *cap.* 6, *n.* 8, *fol.* 193. Ces deux objets préférables ſont ſans difficulté.

Il ne s'enſuit pas néanmoins que le prêteur à la groſſe avant le départ, ou au moment du départ, doive être payé avant tous autres créanciers. S'il y en a pour cauſe de radoub, fourniture de voiles & cordages, vituailles & équipement, s'il reſte dû quelque choſe aux charpentiers, calfats & autres ouvriers, ou au vendeur; tous étant en concurrence de privilege avec le prêteur à la groſſe; ils toucheront tous par concurrence entr'eux au ſol la livre de leur dû, s'il n'y a pas de quoi ſuffire à les payer en entier; & c'eſt ce qui réſulte tant dudit art. 16 que du 17 qui le ſuit.

Le privilege du prêteur à la groſſe ſur le chargement, n'eſt pas ſujet au même concours, il n'a de concurrence à craindre qu'avec le vendeur des marchandiſes qui ont formé le chargement.

ARTICLE VIII.

CEUX qui donneront deniers à la groſſe, au maître, dans le lieu de la demeure des propriétaires, ſans leur conſentement, n'auront hypotheque ni privilege que ſur la portion que le maître pourra avoir au vaiſſeau & au fret, quoique les contrats fuſſent cauſés pour radoub ou vituailles du bâtiment.

CET article, mieux conçu que le 58 de l'Ord. de la Hanſe Teutonique, & le 95 de l'Ord. de 1584, auquel il ſe rapporte, & plus régulier que l'art. 4, ch. 18 du Guidon, eſt ſi clair & d'une juſtice ſi évidente, qu'il n'a pas beſoin d'explication. Ce n'eſt que durant le voyage, ou lorſque le navire eſt équipé dans un lieu où les propriétaires n'ont pas leur domicile, ou des correſpondans, qu'il eſt permis au maître d'engager la totalité du navire & du fret par un emprunt à la groſſe pour radoub ou vituailles. Il oblige alors tous les propriétaires par ſon fait, ſauf leur recours contre lui, s'il n'a pas fait un bon uſage des deniers. Art 57 & 60 de ladite Ord. de la Hanſe Teutonique, dont les diſpoſitions ſe retrouvent dans le tit. 6 du droit Hanſéatique, *idem.* l'art. 19 des aſſurances d'Anvers. Loccenius *ſuprà ibid.* V. les articles 17, 18, 19 & 20, tit. du capitaine ci-deſſus. Cependant quoique le capitaine intéreſſé au navire emprunte dans l'abſence de ſes co-propriétaires, il n'oblige que ſa part, ſi le contrat ne fait pas mention que c'eſt pour radoub & vituailles: Sentence de Marſeille du 22 Mai 1750. Sans doute il n'y avoit pas de preuve que la ſomme empruntée eût été employée au radoub ou en vituailles, autrement la ſentence ne pourroit pas être regardée comme juridique.



ARTICLE IX.

SERONT toutefois affectés aux deniers pris par les maîtres pour radoub & victuailles, les parts & portions des propriétaires *qui auront refusé* de fournir leur contingent pour mettre leur bâtiment en état.

I*Dem.* Les art. 11 & 59 de l'Ord. de la Hanse Teutonique. *Qui auront refusé.* Il ne suffit pas au maître de leur faire une sommation à cette fin, comme l'insinue le Commentateur, sans doute d'après l'art. 18 du tit. du capitaine, qui est le tit. 1, liv. 2 ci-dessus; il faut qu'il les assigne pour qu'ils aient à lui fournir deniers pour leur contingent, sinon pour voir dire qu'il lui sera permis de prendre de l'argent à la grosse, jusqu'à concurrence d'une telle somme. De sorte qu'il ne peut les obliger par son emprunt qu'autant qu'il aura été autorisé par justice à le faire sur leur refus. De même, quoique l'équipement du navire se fasse dans un lieu où l'armateur ne fait pas sa demeure, s'il y a un correspondant, le maître doit se pourvoir contre l'armateur en la personne de son correspondant, ou commissionnaire.

Il faut prendre garde que ces deux articles ne parlent que du maître, & qu'il ne sont nullement applicables à l'armateur, lequel ne peut jamais emprunter à la grosse à la charge des co-propriétaires, sans l'avoir ainsi fait ordonner sur leur refus. Cela ne peut jamais arriver durant le voyage.

ARTICLE X.

LES deniers laissés par renouvellement ou continuation, n'entreront point en concurrence avec les deniers actuellement fournis pour le même voyage.

I*Dem.* Le Guidon de la mer, ch. 19, art. 2 & 3, d'où le Commentateur a tiré tout ce qu'il a dit sur cet article.

La raison de la préférence en faveur du prêteur à la grosse pour le dernier voyage, est, qu'il est à présumer que ce sont ses deniers qui ont mis le navire en état de faire le voyage, ce qu'on ne peut dire qu'improprement de ceux qui prêtés nouvellement à l'occasion d'un premier voyage, ont été laissés par renouvellement ou continuation pour un second.

Il est vrai que le prêteur avoit la faculté de se faire payer & de redonner ensuite les mêmes deniers à la grosse sur le second voyage; mais ne l'ayant pas fait, & s'étant contenté de renouveller l'engagement, il est juste qu'un autre qui aura fourni l'argent avec lequel le navire aura été équipé l'emporte sur lui. Kuricke, quest. 25, *fol.* 880. Casa Regis, *disc.* 18, n. 14 & 23, & *disc.* 62, n. 20.

En matiere de privilege, au reste, c'est toujours le créancier qui a le plus contribué à conserver la chose, qui obtient la préférence. Ainsi le maçon qui a réparé la maison est préférable à celui des deniers duquel la maison à été bâtie d'abord; l'ouvrier employé à la récolte des bleds ou des vignes, au fournisseur de la semence & au laboureur. Ainsi, aux termes de cette Ordonnance, les matelots sont les premiers en ordre pour leurs loyers, parce que sans eux le navire ne seroit pas venu à bon port. Ainsi, encore les deniers pris à la grosse durant le cours du voyage, passent devant ceux qui ont été prêtés avant le départ du navire, parce que sans ce secours le navire n'auroit pu continuer son voyage.

Mais il n'y a que ceux qui n'ont pas prévu la conséquence de cet article qui peuvent se trouver dans le cas. Tout autre, au lieu de renouveller le prêt fait pour un premier voyage, & qui voudra prêter encore pour un second, aura soin de faire un nouveau contrat pour le second voyage, après avoir quittancé le premier contrat. Au moyen de quoi, il sera réellement prêteur à la grosse sur le second voyage, à l'effet d'entrer en concurrence avec les autres prêteurs tout de même pour le second voyage. Cependant s'il y avoit preuve de ce renouvellement, à cause de la disposition formelle de cet article, auquel sont conformes les art. 2 & 3 du Guidon, ch. 19. Il faudroit donner la préférence à celui qui auroit réellement fourni les deniers pour le nouveau voyage.

ARTICLE XI.

TOUS contrats à la grosse demeureront nuls *par la perte entiere* des effets sur lesquels on aura prêté, pourvu qu'elle arrive *par cas fortuit, dans le temps & dans les lieux des risques.*

TElle est la nature du contrat à la grosse, que si la chose sur laquelle le prêt est fait vient à périr par cas fortuit, le contrat demeure sans effet, & le prêteur n'a rien à prétendre. C'est ce que veut dire cet article, en déclarant que le contrat demeure nul en ce cas. C'est aussi le droit commun des Nations de l'Europe.

Par la perte entiere. Il ne s'ensuit point delà, que si la perte n'est pas totale, le contrat subsiste dans son intégrité; comme l'insinue le Commentateur. La raison veut que celui qui est tenu de supporter la perte lorsquelle est entiere, la supporte à proportion lorsquelle est moindre, Ainsi si elle est de moitié, par exemple, ou du tiers, le contrat est réductible à proportion, suivant l'art. 17 ci-après; & cela est si juste qu'une stipulation contraire seroit déclarée usuraire, par conséquent nulle.

Cela doit s'entendre néanmoins distributivement & relativement à chaque objet sur lequel le prêt est fait; de maniere que la perte de l'un en tout ou en partie, n'influe nullement sur l'autre qui est sauvé.

Mais cela s'entend-il de façon, que la perte ne tombe sur le prêteur à la grosse, qu'autant que de l'objet affecté au prêt, il ne reste pas de quoi remplir la

somme? Par exemple, le chargement est de 3000 liv. l'emprunt à la grosse n'est que de 1000 liv. Si de ce chargement il reste 1000 liv. malgré le naufrage ou les autres pertes arrivées par cas fortuit, le contrat à la grosse conserve-t-il tout son effet, sans réduction au tiers de ce qui est sauvé? ou bien la perte étant tombée sur tout le chargement, doit-elle être supportée concuremment par le prêteur & l'emprunteur? La question paroît décidée par l'art. 18 ci-après, en tant qu'il préfere le donneur à la grosse aux assureurs. Par identité de raison, il est naturel de conclure ce semble, que l'emprunteur en ce cas, supporte toute la perte sur les deux tiers qu'il avoit libres dans le chargement, comme en ayant couru les risques, & comme ne pouvant pas avoir plus de droit que n'en auroient les assureurs, s'il eût fait assurer. Cependant cette décision-là, même portée contre les assureurs, est-elle juste? C'est ce qui s'examinera sur ledit article 18, en reprenant la question du preneur à la grosse dont le chargement excede la somme qu'il a empruntée.

Par cas fortuit. Le cas fortuit comprend toutes les pertes & dommages qui arrivent par tempête, naufrage, échouement, prise, pillage, &c. suivant l'énumération qui en est faite dans l'art. 26 du tit. suiv.; dont l'application est naturelle à celui-ci; car le contrat à la grosse & la police d'assurance, comme dépendans des mêmes principes, sont sujets aux mêmes risques; & c'est pour cela que le prêteur est fondé à stipuler un fort profit maritime pour le cas où le navire arrivera à bon port, & l'assureur une prime proportionnée aux risques qu'il court.

Il est vrai que la condition du prêteur à la grosse semble d'abord beaucoup meilleure que celle de l'assureur, en ce que la prime d'assurance est fort inférieure au profit maritime; mais si l'on fait attention que le temps se compte dans le commerce, la différence disparoîtra aisément. En effet, si la prime d'assurance pour un voyage de Saint-Domingue n'est communément que de 8 à 10 pour cent, tandis que le profit maritime pour un pareil voyage est de 15 à 20 pour cent; c'est que l'assureur ne débourse qu'après le malheur arrivé, & qu'à la déduction de la prime; au lieu que le prêteur à la grosse se dessaisit de son fonds dans le moment, & qu'il risque de le perdre en entier. Il n'est donc pas étonnant que le profit qu'il stipule en cas d'heureux événement, excede de moitié la prime d'assurance, puisqu'il peut être obligé d'attendre son paiement pendant 12, 15 ou 18 mois, sans compter que s'il fait assurer son capital, comme l'Ordonnance lui en accorde la faculté, la prime lui enlevera environ la moitié du profit maritime; ou s'il ne fait pas assurer, devenant son propre assureur, il est juste qu'il gagne lui-même la prime & qu'il la confonde en lui. Il faut pourtant convenir qu'il y a des prêteurs qui sont trop près de leurs intérêts. Aussi voit-on beaucoup moins d'emprunts à la grosse que d'assurances; & en général un armateur annonce la décadence de ses affaires lorsqu'il fait de fréquens emprunts à la grosse aventure. Mais cela n'empêche pas que les deux contrats ne s'ymbolisent beaucoup, & qu'ils ne soient l'un & l'autre d'une grande utilité pour le commerce maritime, pourvu qu'ils soient renfermés dans leurs justes bornes, & que l'un ne l'emporte pas sur l'autre.

Dans le temps des risques. Donc que la perte qui arrive après ce temps, ne regarde pas le donneur quoique le voyage ne soit pas fini. Stypmannus, *part. 4*,

cap. 2, n. *80 & seq. fol. 383*, *& seq. idem* Kuricke, *ad tit. 6*, *juris Hanseatici*; *fol. 763*. *Et lieux des risques. Intellige*, s'il n'y a eu force majeure par vent contraire ou autrement.

ARTICLE XII.

NE sera réputé cas fortuit tout ce qui arrive *par le vice propre de la chose*, ou par le fait des propriétaires, maîtres ou marchands chargeurs, s'il n'est autrement porté par la convention.

IL en est de même encore en fait d'assurances, aux termes des articles 28 & 29 du tit. suivant.

Par le vice propre de la chose. Comme si le navire a péri par caducité, parce que ses principaux membres étoient viciés & hors de service ; & cela quoique le navire ait essuyé des coups de vent ou de mer capables d'incommoder un meilleur navire. Le vice propre de la marchandise procede ou de sa mauvaise qualité, ou des déchets auxquels elle est naturellement sujette, comme des soieries qui se piquent, du vin qui s'aigrit, des barriques d'eau-de-vie ou d'huile qui coulent. Tout cela arrivant sans tempête, ou autre fortune de mer, est pour le compte du propriétaire & non du prêteur à la grosse ou de l'assureur. Art. 8, ch. 5 du Guidon, Stypmannus, *ad jus maritimum*, *part.* 4, *chap. 7*, n. 320 *& seq. fol. 457*.

Les déchets qui arrivent aussi par la faute du maître & des gens de l'équipage, pour avoir mal arrimé les marchandises, avoir surchargé le navire, ou autrement par leur malice ou impéritie, ne regarde pas non plus le prêteur à la grosse ni l'assureur, s'il n'y a convention contraire, ajoute notre article, ce qui s'expliquera sur l'art. 28, tit. suivant, en parlant de la baratterie de patron.

Mais pour ce qui est du dommage causé par le fait propre du propriétaie, c'est nécessairement lui qui en répond, & toute stipulation contraire seroit rejettée comme illusoire & frauduleuse.

De sorte que la restriction portée par cet article ne peut pas tomber sur cet objet. Par la même raison elle n'influe pas non plus sur le vice propre de la chose, puisque cela suppose le fait du propriétaire, ou du moins qu'il n'y a pas là de cas fortuit, s'il ne s'agit pas d'un coulage extraordinaire.

On comprend aussi que le prêteur à la grosse ni l'assureur ne sont pas garans de la confiscation des marchandises prohibées. Loccenius, *de jure maritimo*, *liv. 2*, *ch. 6*, n. *9*, *fol. 199*. Ce qu'il faut entendre néanmoins si la qualité des marchandises ne leur a pas été déclarée, & qu'il n'y avoit pas de permission de les charger. V. *infrà*, l'art. 49 du tit. suivant.



ARTICLE XIII.

SI le temps des risques n'est point réglé par le contrat, il courra à l'égard du vaisseau, ses agrêts. apparaux & vituailles, du jour qu'il aura fait voile, jusqu'à ce qu'il soit ancré au port de sa destination, & amarré à quai : & quant aux marchandises, sitôt qu'elles auront été chargées dans le vaisseau, ou dans les gabarres pour les y porter, jusqu'à ce qu'elles soient délivrées à terre.

IL arrive rarement que le contrat de grosse ne détaille pas les risques, de même que la police d'assurance : mais enfin, si on y a manqué, cet article doit servir de regle pour le temps des risques; & il est si clair, qu'il n'a pas besoin d'explication. Il est aussi du droit commun des nations, tant en fait de prêt à la grosse que d'assurance.

L'obligation de délivrer les marchandises à terre, est remplie lorsqu'elles sont déchargées sur le quai. V. l'article premier du titre des matelots *suprà*, & l'art. 5, tit. des connoissemens.

Il n'est point parlé dans ce titre comme dans celui des assurances, du cas où l'on n'a point de nouvelles du navire après un certain temps. La raison est que le preneur à la grosse n'a point d'abandon à faire en ce cas, pour demeurer quitte de son engagement, & que le donneur ne peut l'inquiéter qu'en prouvant que le navire est arrivé à bon port. Cleirac sur l'art. 2, chap. 18 du Guidon, pag. 331.

ARTICLE XIV.

LE chargeur qui n'aura pris de l'argent à la grosse sur marchandises, ne sera point libéré par la perte du navire & de son chargement, s'il ne justifie qu'il y avoit pour son compte des effets jusqu'à concurrence de pareille somme.

RIen n'est plus juste que la disposition de cet article. Le prêteur à la grosse, comme l'assureur, court le risque de la perte, par cas fortuit, de la chose sur laquelle il prête ou fait l'assurance : mais la perte doit être réelle pour qu'elle soit pour son compte ; de même que le risque doit être réel, pour que l'un gagne le profit maritime, & l'autre la prime. Pour cela il faut donc, s'il s'agit d'un prêt sur marchandises, qu'il y ait preuve d'un chargement de marchandises, jusqu'à concurrence de la somme ; & cette preuve doit être la même qu'en fait d'assurance, sans quoi le preneur à la grosse exceptera vainement de la perte du navire & de son chargement, pour se dispenser du paiement de la somme par lui empruntée. En effet, n'ayant rien perdu par le naufrage, de quel droit se prétendroit-il quitte d'une somme dont il a fait ailleurs son profit?

S'il y a eu chargement, mais de moitié ſeulement, l'obligation de groſſe ſera éteinte alors pour moitié, & l'autre moitié ſera ſujette à rembourſement avec le change, ainſi du reſte.

ARTICLE XV.

SI toutefois celui qui a pris deniers à la groſſe, *juſtifie n'avoir pu charger* des effets pour la valeur des ſommes priſes à la groſſe, le contrat, en cas de perte, ſera diminué à proportion de la valeur des effets chargés, & ne ſubſiſtera que pour le ſurplus, dont le preneur paiera le change ſuivant le cours de la place où le contrat aura été paſſé juſqu'à l'actuel paiement du principal : & ſi le navire arrive à bon port, ne ſera auſſi dû que le change, & non le profit maritime de ce qui excédera la valeur des effets chargés.

JUſtifie n'avoir pu charger. A prendre ceci à la lettre, il s'enſuivroit que l'emprunteur ſeroit obligé de prouver qu'il lui a été impoſſible de charger des effets juſqu'à concurrence de la ſomme par lui priſe à la groſſe, ſur peine d'exécuter en plein le contrat de groſſe, auſſi-bien dans le cas de la perte du navire & de ſon chargement, que dans celui de l'arrivée du navire à bon port.

Cependant cela ſeroit ſouverainement injuſte dans l'un & l'autre cas, puiſque le prêteur retireroit le profit maritime d'une choſe dont il n'auroit pas couru les riſques, tandis que ce profit maritime ne peut lui être acquis qu'à raiſon des riſques.

Dans le premier cas où le navire eſt ſuppoſé perdu avec ſon chargement, ſi l'emprunteur eût chargé des effets juſqu'à concurrence de la ſomme priſe à la groſſe, le prêteur auroit tout perdu, principal & profit; & parce qu'il n'y aura pas eu de chargement, au moyen de quoi le prêteur n'a couru aucuns riſques, il faudra que l'emprunteur lui paie non-ſeulement la ſomme principale, ce qui eſt juſte, mais encore les profits maritimes, à moins qu'il ne prouve qu'il a été dans l'impoſſibilité de charger. C'eſt ce qui ne ſeroit pas tolérable, & par conſéquent on ne peut pas penſer, avec le Commentateur, que ce ſeroit là le ſens de l'article.

Dans le ſecond cas où le navire eſt ſuppoſé arrivé à bon port; l'injuſtice ne ſe fait pas ſentir, à la vérité avec la même force; & l'on peut dire que ſi l'emprunteur à pu charger, c'eſt ſa faute de ne l'avoir pas fait, pour en conclure, avec Caſa Regis, *diſc.* 16; *n.* 1 & 4, que le prêteur à la groſſe n'en doit pas ſouffrir. Mais avec ce raiſonnement, ce ſeroit toujours faire gagner au prêteur le profit maritime, ſans avoir couru les riſques qui en ſont le germe & la cauſe efficiente. Ne pourroit-il point même arriver que cela ſe fît ainſi de concert entre le prêteur & l'emprunteur, & que ce ne fût qu'un contrat à la groſſe maſqué pour favoriſer une uſure abominable?

Mais qu'on ſuppoſe le prêteur en bonne foi tant que l'on voudra, il faut toujours

toujours pour la solution de la question, recourir au principe de la décision; or la nature du contrat de grosse est telle, que le prêteur ne peut gagner le profit maritime, qu'autant qu'il a couru les risques auxquels ce contrat est sujet. Dans l'espece à défaut de chargement, il n'a couru aucuns risques; le profit maritime ne peut donc pas lui être acquis, que l'emprunteur ait pu charger ou non, il n'importe.

Le chargement ne s'étant pas fait, le Contrat de grosse demeure résolu de plein droit, *ob causam finalem non secutam*, sauf les dommages & intérêts du prêteur, qui consistent, aux termes de cet article, dans l'intérêt ou change de la somme au cours de la place, à compter du jour du prêt jusqu'à l'actuel paiement du principal; à quoi j'ajouterois le demi pour cent de la prime, contre l'emprunteur qui auroit manqué de charger par sa faute, au cas que le prêteur ait fait assurer son capital, comme l'Ordonnance le lui permet; car on comprend bien que l'assurance étant caduque, alors il ne pourroit être question que du demi pour cent pour la signature de l'assureur.

A cela près, je ne fais aucune différence entre le preneur à la grosse, qui aura eu le pouvoir de charger, & celui qui ne l'aura pas eu; de sorte que je considere l'article, comme s'il disoit, *si toutefois celui qui a pris deniers à la grosse n'a pas chargé des effets*, &c.

Par là toute justice est gardée, & cet article se concilie parfaitement avec le précédent. Si, en cas de naufrage, le prêteur à la grosse sur marchandises ne souffre de perte qu'autant que l'emprunteur justifiera avoir chargé des effets dans le navire, & jusqu'à concurrence; réciproquement, en cas d'arrivée à bon port, il ne gagnera le profit maritime qu'autant qu'il aura couru des risques & jusqu'à concurrence, sans examiner si c'est la faute de preneur à la grosse ou non, de n'avoir pas chargé; parce que ce sont les risques réels, ou le défaut de risques, qu'il faut uniquement considérer dans l'un & l'autre cas, tout comme en fait d'assurance: sur quoi voyez les articles 6 & 23 du titre suivant.

Du reste, le prêteur à la grosse trouve son dédommagement aussi dans les deux cas, pour la portion de marchandises qui n'aura pas été chargée, au moyen du change que cet article lui accorde, à proportion de la somme pour laquelle il n'a pas couru de risques. L'art. 8 du chap. 19 du Guidon, faisoit monter l'intérêt en ce cas à dix pour cent, ce qui étoit l'intérêt de son temps.

Du même principe il s'ensuit, que si le prêt est fait pour le voyage entier; c'est-à-dire, tant pour l'aller que pour le retour, il ne suffira pas qu'il y ait preuve que le preneur a chargé des effets pour l'aller, il faudra qu'il y ait preuve tout de même qu'il a aussi chargé pour le retour; sans quoi le navire venant à périr au retour, le prêteur ne perdra rien, & se trouvera même avoir gagné la moitié du profit maritime, comme ayant couru les risques de l'aller, & réciproquement il faudra qu'il se contente de cette moitié du profit maritime, le navire retournant à bon port; puisqu'il n'aura couru effectivement les risques que pour moitié, sauf le remboursement de la moitié de son principal, dans l'un & l'autre cas, avec le change au cours de la place, à compter seulement du jour de l'arrivée du navire au lieu pour lequel il étoit destiné à son départ; attendu le gain qu'il fait de la moitié du profit maritime, à raison de l'arrivée du navire à bon port dans le même lieu, le tout si mieux

il n'aime prendre les deux tiers du profit maritime, pour tout dédommagement, par argument de l'art. 6 du tit. ſuivant.

Tout cela eſt juſte & de regle, à l'exemple de ce qui ſe pratique en fait d'aſſurance, tant pour l'aller que pour le retour, lorſque l'aſſureur n'a couru de riſques que pour l'aller, ſans en avoir pour le retour.

Il a néanmoins été jugé par deux Arrêts d'Aix, des 7 Août 1736 & 8 Août 1741, ſuivis d'une Sentence de Marſeille du 21 Janvier 1750 au rapport de M. Emerigon, que le profit maritime n'étoit pas moins dû en entier, quoique le preneur n'eût fait aucun retour.

Cette déciſion paroîtra conſequente à ceux qui tiennent que le preneur à la groſſe eſt tenu tout de même de payer le principal & le profit maritime en plein, quoiqu'il n'ait fait aucun chargement, à moins qu'il ne prouve qu'il lui a été impoſſible de charger. Mais cela même eſt inconcevable, puiſqu'il eſt de l'eſſence du prêt à le groſſe, que le donneur coure les mêmes riſques que l'aſſureur, pour gagner le profit maritime, comme il vient d'être obſervé.

Je comprends néanmoins que, pour ſoutenir que le profit maritime n'eſt pas moins dû, quoique le preneur n'ait fait aucun chargement au retour, dès qu'il en a fait pour l'aller, on peut alléguer qu'il ſuffit que le donneur ait couru les riſques de l'aller, à l'exemple de l'aſſureur, àqui la prime ne laiſſe pas d'être acquiſe pour le tout; lorſque le voyage a été raccourci; ou que le navire a été conduit, ſans force majeure, au-delà du lieu des riſques; en un mot, lorſqu'il y a eu changement de route, de voyage ou de vaiſſeau, par ordre de l'aſſuré, ſans le conſentement des aſſureurs, aux termes des art. 27, 35 & 36 du tit. ſuiv. Mais en prenant pour regle la comparaiſon du contrat d'aſſurance avec le contrat de groſſe, comme en effet rien n'eſt plus naturel, les deux contrats étant ſi analogues. S'il eſt vrai de dire alors que le profit maritime ſera acquis au donneur dans ces trois cas, le preneur ayant réellement chargé juſqu'à concurrence de la ſomme par lui priſe à la groſſe, à raiſon des riſques que le donneur aura courus, il faudra convenir tout de même que ſi au retour le preneur n'a point chargé, le profit maritime doit être diminué à proportion, puiſque l'aſſureur, pour l'aller & le retour, ſouffre tout de même une réduction de ſa prime, par l'art. 6 du même tit. ſuivant, qui porte que dans ce cas l'aſſureur, ne gagnera que les deux tiers de la prime, & qu'il reſtituera l'autre tiers.

Il eſt vrai que l'article ajoute *s'il n'y a ſtipulation contraire*; mais, comme il ſera obſervé ſur ce même article, cette reſtriction ne doit pas s'entendre de maniere qu'il ſoit permis à l'aſſureur de ſtipuler que la prime lui reſtera en entier, attendu qu'en aucun cas l'aſſureur ne peut être contraint de payer le montant de l'aſſurance, qu'autant que l'aſſuré prouvera qu'il a chargé des marchandiſes juſqu'à due concurrence, tant pour l'aller que pour le retour, & que la loi doit être égale pour le gain de la prime. Il faudroit du moins pour légitimer la ſtipulation, que la prime fût moindre qu'à l'ordinaire, en conſidération de l'incertitude du chargement au retour; alors ce qu'on appelle une *prime liée* pourroit ſe ſoutenir, quoiqu'à dire vrai il eſt toujours mieux & plus ſûr de ſe tenir à la regle. Mais qu'il en ſoit ce que l'on voudra d'une telle ſtipulation en fait d'aſſurance, je la croirois toujours illicite & uſuraire, en fait de prêt à la groſſe; c'eſt-à-dire, la clauſe par laquelle le donneur ſtipuleroit

que le profit maritime lui seroit acquis pour le tout, dans le cas même où le preneur ne chargeroit rien au retour; & cela quoiqu'il seroit dit qu'en cette considération le profit à été diminué : on ne sauroit trop veiller à bannir l'usure du commerce.

On conçoit que si le navire a péri en allant au lieu de sa destination, le prêteur perd sa somme entiere sur la preuve que fournira le preneur qu'il avoit chargé des effets jusqu'à concurrence de pareille somme; de même que l'assureur sera tenu de payer la somme qu'il a assurée, n'étant plus question alors de retour pour scinder le contrat. Dailleurs il est à présumer que le preneur à la grosse ou l'assuré auroit chargé pour le retour comme pour l'aller.

ARTICLE XVI.

LES donneurs à la grosse contribueront à la décharge des preneurs, aux grosses avaries, comme rachats, compositions, jets, mâts & cordages coupés pour le salut commun du navire & des marchandises, & non aux simples avaries ou dommages particuliers qui leur pourroient arriver, s'il n'y a convention contraire.

QUoique le contrat à la grosse soit en tout comparable à la police d'assurance par rapport aux risques, puisqu'au fonds le prêteur est assureur du chargement jusqu'à concurrence de la somme qu'il donne : cet article emprunté du Guidon de la mer, chap. 19, art. 5, établit néanmoins de droit une différence très-considérable entre le prêteur à la grosse & l'assureur, en tant qu'il décharge le premier des avaries simples ou particulieres qui ne sont pas moins fréquentes & moins de conséquence que les avaries grosses & communes, tandis que l'assureur en est tenu indistinctement par la nature du contrat, aux termes de l'art. 26 du tit. suivant.

Heureusement que notre article ajoute, *s'il n'y a convention contraire*, sans quoi l'usage des contrats à la grosse auroit été aboli. Aussi n'en voit-on point qui ne dérogent à cet article; c'est-à-dire, sans une clause précise par laquelle le prêteur prend sur lui tous les risques & fortunes de la mer comme l'assureur.

La méprise du commentateur, sur cet article, est remarquable en ce qu'il applique la restriction aussi bien à la premiere partie de l'article, qu'à la seconde, de maniere que selon lui, le prêteur à la grosse pourroit stipuler valablemenr qu'il ne seroit pas tenu, même des avaries grosses & communes, ce qui seroit détruire l'essence du contrat.

La contribution au rachat ne s'impute pas, *ipso jure*, sur le capital donné à la grosse, à l'effet de diminuer le profit maritime; l'imputation ne se fait que du jour que le donneur a été mis en demeure de contribuer : Sentence de l'Amirauté de Marseille du 21 Janvier 1750, au rapport de M. Emerigon. Il en faut dire autant de la contribution qui doit avoir lieu dans les autres cas exprimés dans cet article.

ARTICLE XVII.

SERONT toutefois, en cas de naufrage, les contrats à la grosse, réduits à la valeur des effets sauvés.

CELA s'entend de soi-même, en observant toutefois que si le preneur à la grosse avoit chargé des effets au-delà de la valeur de la somme par lui empruntée, il entreroit en repartition des effets sauvés concurremment avec le prêteur, & à proportion de l'intérêt d'un chacun dans la chose, par les raisons qui vont être rapportées sur l'article qui suit.

ARTICLE XVIII.

S'IL y a contrat à la grosse & assurance sur un même chargement, le donneur sera préféré aux assureurs sur les effets sauvés du naufrage pour son capital seulement.

COmme par l'art. 16 du titre suivant, il est expressément défendu au preneur à la grosse de faire assurer les deniers, ou les effets affectés au prêt à peine de nullité de l'assurance & de punition corporelle, cet article ne peut naturellement s'entendre, s'il n'y a pas eu de méprise dans sa formation ou rédaction, que d'un chargement dont une partie est affectée à un contrat de grosse, & l'autre partie est assurée.

Sur ce plan, l'article, en cas de naufrage, préfere sur les effets sauvés le donneur à la grosse à l'assureur; & toute la grace qu'il fait à ce dernier, c'est que la préférence n'a lieu que pour le capital sans profit maritime.

La raison de cette préférence ne se présente point à l'esprit. Tout ce qu'on peut dire pour l'appuyer, c'est que la chose affectée au prêt à la grosse, est censée appartenir au prêteur jusqu'à concurrence de la somme, & que l'assureur n'est que caution. C'est encore que ce sont les deniers prêtés sur le navire qui l'ont mis en état de faire le voyage, ou ceux prêtés sur le chargement qui ont contribué à former la cargaison, avantage que ne donne pas la police d'assurance.

Cela seroit décisif, sans doute, s'il étoit permis au preneur à la grosse de faire assurer, & qu'il fut question d'une assurance faite sur les mêmes effets entiérement affectés à la grosse; mais c'est tout autre chose dans l'espece de cet article, ou pour ne pas le mettre en contradiction avec le 16 du titre suivant, (si encore un coup il n'y a pas eu de méprise,) il faut supposer, par exemple, un chargement de 20000 liv. dont une moitié est affectée à un contrat de grosse, & l'autre est assurée.

Si le Commentateur eût fait attention à cette hypothese, il n'auroit pas trouvé juste la préférence donnée au prêteur sur l'assureur, ou du moins il

auroit été fort embarrassé à la justifier; car enfin si les deniers prêtés ont servi à completter le chargement des 20000 liv. ils ne l'ont pas formé en entier ; ils n'y ont contribué que pour moitié. Aussi en considérant le prêteur comme propriétaire des effets achetés de ses deniers, ce ne peut être absolument que jusqu'à concurrence de cette même moitié.

Or, n'ayant que moitié dans ce chargement, sur quel principe lui attribuer tout ce qui sera sauvé du naufrage, si ce qui est sauvé ne compose que la moitié des effets qui ont formé le chargement total? Peut-on dire alors que c'est sa chose qui est sauvée en entier, tandis qu'il n'avoit que moitié dans le chargement qui a essuyé le naufrage.

La condition du prêteur à la grosse peut-elle être différente & meilleure, lorsqu'il prête un chargement qui excede de moitié sa somme, que lorsqu'il prête sur un chargement qui ne fait qu'égaler la somme? Dans ce dernier cas; la perte qui arrivera par naufrage ou autre fortune de mer, tombera nécessairement sur lui, & dans le premier il ne perdra rien, si du naufrage on peut sauver de quoi remplir sa somme; en telle sorte qu'il renverra toute la perte sur l'autre moitié du chargement? Ne sent-on pas qu'il y auroit là une injustice criante?

Lorsqu'une chose périt, elle périt pour le compte de tous ceux qui y ont intérêt; & si l'on en sauve quelque portion, elle doit être distribuée entr'eux tous à proportion de l'intérêt d'un chacun. Ainsi dans l'espece proposée, le chargement ayant péri, ç'a été pour le compte commun du prêteur à la grosse & du preneur, puisqu'ils s'y étoient tous deux intéressés par moitié. Par identité de raison il faut donc dire que ce qui en a été sauvé doit se partager aussi par moitié entr'eux.

En vain opposeroit-on que le prêteur n'a pas entendu contracter de société ou communauté dans le chargement avec le preneur; que c'est un prêt qu'il lui a fait sur ce chargement, & qu'ainsi il faut le payer dès qu'il restera de ce chargement, malgré le naufrage, de quoi le satisfaire.

Afin que ce raisonnement fût valable, il faudroit que tout le chargement eût été fait des deniers du prêteur, & dans notre hypothese ils n'y ont contribué que pour une moitié. Il n'y a donc eu par-là, de plein droit, une société & communauté entre lui & le preneur par rapport à cet objet; d'où il s'ensuit que la perte & le sauvement ont été nécessairement pour le compte commun.

Pourquoi, encore une fois, les effets du chargement étant réduits à moitié par le naufrage, le prêteur ne perdroit-il rien, tandis que le preneur perdroit la moitié qu'il avoit dans le chargement? Seroit-ce parce qu'il auroit voulu courir les risques de sa moitié? Mais outre qu'à ce compte on ne pourroit pas assigner la perte sur sa moitié, plutôt que sur celle dont le prêteur a couru les risques, c'est qu'on ne voit nullement pourquoi le preneur à la grosse seroit de pire condition en ce cas, que s'il avoit emprunté encore d'une autre personne de quoi remplir le montant du chargement; alors tout étant affecté aux deux prêteurs à la grosse, la perte les regarderoit sûrement tous deux, & ce qui seroit sauvé du naufrage leur appartiendroit aussi à tous deux.

Le même principe de décision s'applique naturellement à l'espece, puisqu'il ne peut y avoir aucune raison de différence; le preneur qui a voulu courir les risques de la moitié du chargement, étant à l'égard du prêteur à la grosse

ſur l'autre moitié, ce qui feroit un ſecond prêteur à qui il auroit fait courir les riſques de la moitié qu'il s'étoit réſervée.

Or, ſi tout cela eſt vrai du preneur au donneur à la groſſe, cela l'eſt tout de même entre le prêteur & l'aſſureur du preneur, puiſqu'il n'eſt pas douteux que l'aſſureur n'entre dans tous les droits de l'aſſuré, à l'effet d'exercer les mêmes actions, & de former les mêmes exceptions que l'aſſuré.

Cet article ne doit donc pas être pris à la lettre pour l'eſpece que je viens d'établir. Il feroit alors contre les principes auſſi bien que contre toute juſtice, de préférer le prêteur à la groſſe contre l'aſſureur, dans un temps qu'ils ſont tous deux copropriétaires de la choſe; l'un à cauſe de ſon prêt, l'autre à raiſon de ſon aſſurance qui le met au lieu & place du preneur.

Si l'on veut, au reſte, faire abſtraction de toute idée de copropriété, il y aura lieu de conſidérer le prêteur à la groſſe comme un aſſureur, & il n'eſt que cela en effet, à le bien prendre, à cela près que la prime qu'il ſtipule eſt plus forte, en conſidération de l'avance qu'il fait de ſon argent. Or, entre aſſureurs, nulle préférence ; & afin que lon comprenne tout d'un coup que la déciſion de notre double queſtion entre le preneur & le prêteur, & ce dernier avec l'aſſureur doit abſolument être la même, il n'y a qu'à obſerver que de même que l'aſſureur repréſente le chargeur aſſuré ; de même le preneur, chargeur au-delà du prêt à la groſſe, repréſente un aſſureur ou un autre prêteur à la groſſe, dès le moment qu'il court le riſque de cet excédant ; parce qu'alors il devient ſon propre aſſureur, ou bien c'eſt tout comme s'il ſe prêtoit à lui-même la ſomme dont il prend les riſques ſur lui.

En faiſant décider le contraire à notre article ; c'eſt-à-dire, que dans tous les cas le donneur à la groſſe doit être préféré à l'aſſureur, ſans conſidérer ſi le chargement a excédé ou non la ſomme priſe à la groſſe, ce feroit donc, encore une fois, lui faire porter une déciſion incompatible avec les principes & les regles de la juſtice.

C'eſt pourquoi, à fin d'éviter un tel inconvénient, je voudrois les reſtreindre à l'eſpece que voici.

Le preneur à la groſſe n'a chargé que les effets achetés des deniers par lui empruntés à cette fin. Dans la ſuite il a appris que ces marchandiſes ont été vendues au lieu de leur deſtination, un prix ſi avantageux, qu'elles ont donné un profit conſidérable. Sur les effets chargés en retour, & dont la valeur excede la ſomme priſe à la groſſe, il juge à propos de faire aſſurer juſqu'à concurrence de cet excédant : cette aſſurance eſt licite, ſans difficulté, comme n'ayant rien de contraire aux défenſes portées par l'art. 16 du tit. ſuivant.

Ceci préſuppoſé, le navire fait naufrage au retour, & il ſe trouve que les marchandiſes ſauvées ſont avariées de maniere qu'il n'y a pas de quoi remplir le prêt à la groſſe & le montant de l'aſſurance. Dans cette hypotheſe, à la bonne heure, qu'aux termes de notre article le donneur à la groſſe doive être préféré à l'aſſureur, ſur le prix des effets ſauvés ; & la raiſon en eſt plauſible, puiſque tous ces effets proviennent directement de la ſomme par lui prêtée à la groſſe, au moyen de quoi nul n'en peut profiter à ſon préjudice ; encore cela ne feroit-il pas ſans queſtion, ceſſant la diſpoſition de notre article.

Mais auſſi la préférence ne lui eſt due que pour ſon capital ſeulement, attendu que la circonſtance du naufrage ne permet pas de dire que les effets ſont

arrivés à bon port : il doit même s'estimer trop heureux de ce qu'il y a assez d'effets sauvés pour le remplir de son capital.

Voilà une façon d'interprêter notre article, qui le concilie avec l'équité & la droite raison, au lieu que ce seroit toute autre chose si l'on en concluoit que le donneur à la grosse devroit être préféré tout de même quoique le chargement primitif excédât de beaucoup la somme empruntée à la grosse.

Cette interprétation étant toute nouvelle, quelque naturelle qu'elle m'ait paru, après y avoir long-temps réfléchi, j'ai bien compris qu'elle ne passeroit pas sans contradiction; c'est ce qui m'a engagé à la communiquer à plusieurs personnes versées dans la connoissance & la pratique des contrats maritimes.

De ces personnes, les unes l'ont approuvée sans hésiter, les autres l'ont trouvée conforme au droit commun & à la raison; mais en même temps elle leur a paru hasardée contre les termes de notre article, qui, selon eux, ne souffrent aucune modification ni restriction.

Je n'avois garde de manquer, dans cette occasion, de consulter sur un point aussi intéressant, M. Emerigon, célebre Avocat du parlement d'Aix, & Conseiller à l'Amirauté de Marseille; je n'avois garde, dis-je, d'oublier ce savant Jurisconsulte, qui m'a fourni, avec une générosité peut-être sans exemple, des secours si abondans pour cet ouvrage, qu'à proprement parler, c'est autant le sien que le mien, sur-tout pour la partie de la Jurisprudence : j'en fais l'aveu avec une satisfaction qui répond à la vive reconnoissance que je lui dois, & qui durera autant que ma vie.

Par malheur il n'a pu se résoudre à être de mon sentiment, & c'est à regret que, ne croyant pas devoir changer, je me vois obligé de combattre les objections qu'il m'a faites, approuvées par ses confreres, Mrs. les Officiers de l'Amiraute de Marseille.

Ces objections, les voici :

» Le principe est que, par le moyen de l'abandon, l'assureur est mis à la » place de l'assuré; il le représente & il n'a pas plus de droit que lui sur les » effets sauvés. *Assecurator respectu, assecurati non potest dici tertius eum re- » presentat* : Casa Regis, *disc.* 10, n. 39 & suiv.

» Or l'assuré (respectivement preneur) ne pourroit pas venir en concours » avec le donneur, suivant la regle du droit, qui nous apprend, *que le créancier » & le débiteur ne viennent jamais en concours*, & que le créancier est pré- » féré même à celui qui a été subrogé à son hypotheque, pour la partie du » prix déjà payée.

» Donc que l'assureur qui est simplement subrogé à l'assuré, qui tient sa place » & qui le représente, ne doit point venir en concours avec le donneur qui » est un créancier qui ne peut être privé de sa créance que par la perte de la » chose.

» Il y a plus, les deniers donnés à la grosse donnent l'être à la chose, & » sont infiniment plus favorables que l'assurance, *quæ est simplex assumptio pe- » riculi.* Ainsi le donneur trouvant des effets sauvés du naufrage, qui forment » en quelque maniere son propre bien, doit être préféré à l'assureur, lequel » ne peut toucher aux effets qu'en vertu de l'abandon, & comme représentant » l'assuré.

» En un mot, la loi l'a établi de la sorte, peut-être encore parce que le

» contrat à la grosse est infiniment plus utile au commerce que la simple as-
» surance.

Telles sont les raisons dont M. Emerigon me fit part dans sa lettre du 5 Juillet 1755. J'y répondis sans différer le 22 du même mois en ces termes : » J'ai si bien compris, Monsieur, que l'assureur n'avoit pas plus de droit que » l'assuré, que j'ai soutenu que le droit du preneur à la grosse seroit le même, » quand il n'auroit pas fait assurer, en considérant alors le preneur, comme » étant son propre assureur.

Le créancier & le débiteur, dites-vous, Monsieur, ne viennent jamais en concours, le créancier est préféré même pour le reste de son dû, à un tiers qui lui en a payé une partie, quoiqu'avec subrogation.

» Cela est vrai, *in eodem subjecto*, à moins que le créancier n'ait consenti » volontairement la subrogation sans réserve de préférence, Mais cela n'a pas » d'application à l'espece, où il s'agit d'un prêt à la grosse sur un chargement » plus considérable que la somme empruntée, & d'un navire qui a fait naufrage. » *Alors toute idée de créancier & de débiteur en concours, s'évanouit & sauve* » *qui peut.* Le prêt à la grosse n'a plus d'effet que pour donner droit au prê- » teur de réclamer les effets assujettis à son contrat, & jusqu'à concurrence » seulement.

» Or; dans l'espece proposée d'un chargement de 20000 liv. sur lequel il » n'y a qu'une somme de 10000 liv. prise à la grosse, peut-on supposer que » les 20000 liv. en entier soient affectés au prêt, & que ce prêt *ait donné l'être* » *à la chose*, de maniere que le prêteur soit fondé à dire que les 20000 liv. » sont *son propre bien* ? Cela n'est vrai réellement, ou par fiction, que jusqu'à » concurrence de sa somme de 10000 liv. C'est donc le cas de ne l'admettre à » réclamer les effets sauvés de ce chargement de 20000 liv. que pour moitié; » puisque ce n'est que cette moitié qui est censée lui appartenir, & que l'autre » moitié ne lui doit rien; autrement il s'ensuivroit que, si du naufrage on sau- » voit la moitié du chargement, il ne supporteroit aucune portion de la perte » contre la nature de son contrat qui le soumet aux risques & périls de la mer.

» Pourquoi seroit-il de meilleure condition dans l'espece que si le chargeur » eût emprunté à la grosse, sur le même chargement, une autre somme de » 10000 liv. pour ne courir aucun risque? Dans ce cas la contribution sur » les effets sauvés du naufrage, feroit-elle aucune difficulté entre les deux don- » neurs à la grosse? Or que le chargeur, au lieu d'obliger à la grosse cette » autre moitié du chargement, l'ait fait assurer, ou qu'il en ait pris les risques » sur lui, n'est-ce pas la même chose?

» L'article de l'Ordonnance qui donne la préférence au prêteur à la grosse, » ne seroit donc pas réfléchi, s'il falloit appliquer sa disposition à un char- » gement plus considérable que le prêt, car, enfin, ce prêteur n'a aucun » droit acquis sur la portion excédante, autrement l'emprunteur seroit bien » mal avisé s'il chargeoit au-delà de la valeur de la somme, puisque dans ce » cas tout le péril seroit pour lui à la décharge du donneur à la grosse.

» Vous voyez, Monsieur, qu'il n'est plus même question ici de l'assureur en » concours avec le prêteur à la grosse. Que sera-ce-donc si l'on fait attention à » la faveur que mérite le contrat d'assurance? L'Ordonnance a décidé que le » donneur à la grosse étoit préférable à l'assureur : mais est-ce dans l'espece

» proposée ?

» proposée? En tous cas, c'est ce dont je me plains d'autant plus que le contrat » de grosse, loin d'être aussi utile au commerce que l'assurance, en est au contraire la ruine. Aussi quand nous voyons ici un Armateur prendre fréquemment de l'argent à la grosse, nous en concluons qu'il est près de manquer; » parce qu'en effet les profits maritimes doivent l'écraser. Au lieu que l'assurance, dont la prime n'est rien en comparaison, prime encore qu'il ne paie « qu'au retour du navire, est une précaution de sa part qui annonce qu'il fait » son commerce avec prudence & sagesse.

» Lassurance, *est simplex assumptio periculi*; mais le prêt à la grosse est-il » autre chose de sa nature? La différence que je trouve entre les deux con- » trats, est que sans assurance on ne sauroit entreprendre un grand commerce, » & qu'avec le prêt à la grosse on ne sauroit le continuer deux ou trois ans, » parce que l'intérêt maritime enleve nécessairement tous les profits, & le plus « souvent entame le capital.

Je finissois en demandant à M. Emerigon, s'il avoit d'autres objections à me proposer, attendu que c'étoit là un point d'une extrême conséquence, & qui méritoit un éclaircissement entier.

Il me répondit par sa lettre du 10 Septembre suivant, » qu'ayant proposé » la question au Tribunal de l'Amirauté, l'avis unanime avoit été que notre » article 18 avoit eu pour fondement unique la faveur du commerce; que c'est » l'argent donné à la grosse qui procure les armemens & les chargemens, & » qui facilite la navigation; que c'est la raison pour laquelle on a donné à de » pareils contrats un si grand privilege. Il ajoutoit que tous mes raisonnemens avoient paru exactement conformes au droit commun; mais que les loix maritimes ont des principes particuliers, suivant cette réponse de l'Empereur Antonin, *ego quidem mundi dominus, sed lex maris.*

C'est au public à juger maintenant si j'ai eu tort ou non de ne pas me rendre à cette solution.

Je ne parle point de l'Anonyme qui, dans le mercure de France du mois d'Août 1756, pag. 121, à cru pareillement qu'il falloit prendre notre article à la lettre, parce que les raisons qu'il donne pour appuyer son avis, n'ajoutent rien, & sont même fort inférieures aux objections ci-dessus.

Je ne parle point non plus de celui qui, dans un précédent mercure, avoit feint de croire qu'il pouvoit y avoir une faute d'impression par rapport à cet article, dans les exemplaires qu'il avoit vus; parce qu'il n'est que trop vrai que tous les exemplaires s'accordent en cette partie. Il ne présentoit ce doute que pour faire faire des réflexions sur notre article, dont il ne pouvoit pas plus que moi gouter la décision, prise au moins à la rigueur.





TITRE VI.

DES ASSURANCES.

LES Loix Romaines, compriſes ſous les titres *de Trajecticiâ pecuniâ & de nautico fœnore*, ſont applicables au contrat d'aſſurance, tout comme au contrat de prêt à la groſſe, puiſque tous deux dérivent du même principe, & ont pour baſe le péril que prennent reſpectivement ſur eux l'aſſureur & le prêteur.

Auſſi la gloſe ſur la loi, *nihil intereſt*, 4 *ff. de nautico fœnore*, a-t-elle adapté cette loi au contrat d'aſſurance, & Dumoulin, *de uſuris n. 93 & 97*, s'y eſt conformé, après avoir établi la différence qu'il y a entre l'aſſurance & la gageure.

L'aſſurance, dit-il, ſe fait entre le marchand à qui appartient la choſe aſſurée, & l'étranger qui, n'ayant aucun intérêt à la propriété & conſervation de la choſe, en prend néanmoins ſur lui le péril; au lieu que la gageure ſe fait entre deux étrangers, qui n'ont ni l'un ni l'autre aucun intérêt à la choſe.

Les Docteurs ſe ſont beaucoup fatigués dans la recherche de la nature de ce contrat; ils ont demandé à ce ſujet, tour à tour, *an ſit ſponſio*, *an contractus qui re conſtet*, *an ſtipulatio*, *an fidejuſſio*, *an litterarum obligatio*, *an venditio*, *an locatio*, *an ſocietas*, *an mandatum*, *an contractus innominatus vel nominatus*? Mais tout cela eſt inutile & de pure ſubtilité. Il ſuffit de ſavoir que l'aſſurance maritime eſt un contrat, par lequel un particulier, ou une compagnie, promet à celui qui a un intérêt dans un vaiſſeau ou dans ſon chargement, de le garantir de toutes les pertes & dommages qui arriveront par cas fortuit & fortune de mer, au navire ou au chargement, pendant le voyage, ou durant le temps des riſques, moyennant une ſomme qui doit lui être payée par l'aſſuré. Loccenius, *de jure maritimo*, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 4 *&* 5, *fol.* 169. Stypmannus *ad jus maritimum*, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 262. *fol* 453. Stracha, *de aſſ. in proëmio*, *fol.* 11, *n.* 46. Bornier, ſur l'art. 7, tit. 12 de l'Ordonnance de 1673; en un mot tous les auteurs qui en ont parlé.

On dit l'aſſurance maritime, parce qu'il ne doit être ici queſtion que de celle-là, & nullement de celle qui ſe fait pour les voyages par terre, ou pour garantir les propriétaires de maiſon, du danger du feu & des autres accidens, comme on le pratique en Angleterre; & comme ſe propoſe de le faire la Compagnie d'aſſurance nouvellement établie à Paris, ſuivant ſon Réglement du 29 Mars 1754. Il y a auſſi de pareilles Compagnies d'aſſurances dans les Du-

chés de Lunebourg, de Zell, de Brême & de Verden. Journal Historique du mois de Mars 1755, pag. 217.

Ce contrat d'assurance maritime, qui des Italiens a passé chez les Espagnols & ensuite en Hollande, au sentiment de Stypmannus, *Loc. cit. part. 4, cap. 7, n. 9 & seq. fol. 438;* de Cleirac sur l'art. premier, chap. premier du Guidon, pag. 218, & de quantité d'autres Auteurs, est maintenant en usage chez toutes les Nations commerçantes; & il est si favorable que, sans son secours, le commerce par mer ne sauroit se soutenir. Il ne seroit pas naturel en effet qu'un Armateur risquât toute sa fortune & même celle d'autrui; sans compter qu'il ne pourroit alors faire naviger que très-peu de navires; au lieu qu'au moyen de l'assurance qui se distribue ordinairement entre un grand nombre de personnes, il est en état de faire de grandes entreprises sous le cautionnement de ses assureurs, qui dédommagent des pertes qu'ils essuient de temps à autre, par les primes qu'ils gagnent sur les vaisseaux qui arrivent à bon port.

Feu le sieur de Montaudouin de Nantes avoit entrepris un grand ouvrage sur les assurances maritimes & les avaries. Mercure de France, Décembre 1752, second volume, p. 46 & 47. Ce célebre Négociant étoit effectivement très-habile, & avoit de grandes vues de commerce, mais il se livroit quelquefois à des idées singulieres, auxquelles il ne tenoit pas néanmoins dès qu'on lui en faisoit appercevoir l'illusion ou le danger.

ARTICLE PREMIER.

PErmettons à tous nos Sujets, même aux Etrangers, d'assurer & faire assurer, *dans l'étendue de notre Royaume* les navires, marchandises & autres effets qui seront transportés par mer & rivieres navigables; & aux assureurs *de stipuler un prix* pour lequel ils prendront le péril sur eux.

PErmettons à tous nos Sujets, nobles & roturiers, sauf les Ecclésiastiques, parce que tout commerce leur est interdit. Voyez *suprà* l'art. premier, tit. 8 du liv. 2.

Par la raison que ce contrat est de toutes les nations, & qu'il est extrêmement favorable, le Commentateur qui a puisé une bonne partie de ses observations sur cet article dans le Guidon de la mer, art. premier, p. 218 aux notes, s'est trompé en prenant à la lettre ces mots, *dans l'étendue de notre Royaume*, pour en conclure que lassurance doit se faire réellement dans l'étendue du Royaume, & non dans les pays étrangers. La vérité est au contraire, & l'expérience constante des dernieres guerres l'a confirmée, que les assurances peuvent se faire au profit des François, par toutes sortes de personnes etrangeres ou regnicoles, & aussi bien en pays étranger que dans le Royaume; même chez ceux avec lesquels on est en guerre. Et, parce que dans le commerce maritime tout doit être réciproque, il n'est pas douteux non plus que les François ne puissent aussi valablement assurer des étrangers qu'ils s'en font assurer; pourvu néanmoins que ce ne soit pas en temps de guerre, les

ennemis de l'Etat. Il eſt pourtant vrai qu'ils aſſurent très-rarement les étrangers.

De ſtipuler un prix. Ce prix s'appelle prime, parce que naturellement elle doit ſe payer d'avance; & cela ſe pratique le plus communément en Angleterre. Mais en France, elle ne ſe paie en général qu'au retour du navire, ou après qu'elle eſt gagnée par la ceſſation des riſques. Il y a pourtant quelques places maritimes, comme Rouen & Marſeille, où, ſans convention contraire, la prime ſe paie effectivement d'avance, ſoit en argent, ſoit en billets, qu'on appelle billets de prime, & qui ſont de la compétence de l'Amirauté, comme étant la ſuite d'un contrat maritime. Voyez *ſuprà*, tit. de la Compétence.

A Rouen cet uſage eſt ancien, comme il réſulte de l'article 16, chap. 15 du Guidon. Dès-lors l'étranger de la ville devoit payer comptant la prime, ou donner caution, ou faire ſon billet, ſouſcrit par un habitant de la ville, pour ſûreté du paiement. A l'égard de la ville de Marſeille, voyez *infrà* l'art. 6.

Au ſurplus, la prime eſt toujours acquiſe à l'aſſureur, quoiqu'il arrive; de maniere qu'en cas de perte, il l'a déduit ſur la ſomme qu'il a aſſurée: & c'eſt principalement en quoi l'aſſurance differe du contrat de prêt à la groſſe, où le prêteur, en cas de perte totale de la choſe affectée au prêt, n'a abſolument rien à prétendre pour les riſques qu'il a courus. Mais auſſi le navire arrivant à bon port, le profit maritime qu'il retire, eſt d'une toute autre conſéquence que la prime acquiſe à l'aſſureur.

Pour ce qui eſt du taux de la prime, il dépend abſolument de la convention, eu égard à la nature & à la longueur des riſques. Puffendorf, traité du droit de la nature & des gens, liv. 5, ch. 9, §. 8.

Dans la précédente guerre nous l'avons vu monter juſqu'à quarante-cinq & cinquante pour cent; & dans celle-ci, il ſemble que les aſſureurs ne veulent pas s'en contenter. Durant la paix, pour un voyage de Saint-Domingue, allant & venant, le prix commun, qui eſt la regle que Grotius veut que l'on ſuive, *Tractat. de jure belli & Pacis, lib. 2, cap. 12, §. 23*; eſt de ſept, huit ou neuf pour cent, ſuivant que les navires partent ou retournent en hyver ou en été. Mais enfin, je le répete, c'eſt la convention qui en décide, & on ſe regle toujours ſur le plus ou le moins de riſques.

Il eſt à obſerver, que lors qu'un étranger aſſure un François, l'aſſurance doit être réglée par les diſpoſitions de notre Ordonnance. Argument de cet article & du vingt-neuvieme des aſſurances d'Amſterdam, dans Cleirac, pag. 373. C'eſt une maxime; mais les Anglois ne l'adoptent qu'autant que notre loi leur eſt plus favorable que la leur; & comme ils n'aſſurent jamais que la prime ne leur ſoit payée d'avance, & qu'ainſi n'ayant à plaider qu'en défendant, il faut ſe pourvoir contr'eux dans leur pays; ils ſe prévalent alors de leurs loix, lorſqu'ils y trouvent leur avantage, & il y a néceſſité d'en paſſer par-là.



ARTICLE II.

LE Contrat appellé Police d'Assurance *sera rédigé par écrit*, & pourra être fait sous signature privée.

LE Commentateur, qui a encore pris dans le Guidon de la mer, chap. premier, art. 2, ce qu'il observe en général sur cet article, conclut de ces mots, *sera rédigé par écrit*, que l'assurance doit être par écrit, à peine de nullité, & que la preuve par témoins ne seroit pas recevable, quand même il s'agiroit d'une somme au-dessous de 100 liv.

Il a tout de même rejetté la prime testimoniale, en fait de prêt à la grosse, sur l'art. premier du tit. précedent, ou son avis a été combattu. Ici l'on pense qu'il s'est également trompé, quoique cet article dise positiviment, *sera rédigé par écrit*; au lieu que l'autre, parlant des contrats à la grosse, déclare simplement, *pourront être faits*: car enfin l'article n'ajoutant pas, à peine de nullité, l'on ne peut pas l'y suppléer. Ainsi nul doute, conformément au droit commun que la preuve d'une convention d'assurance, aussi bien que d'un prêt à la grosse, ne soit recevable par témoins, s'il s'agit d'une somme de 100 liv. & au-dessous.

A quelque somme même qu'elle puisse monter, l'allégation est recevable; & celui à qui la convention est opposée ne peut s'en défendre qu'en affirmant par serment qu'il ne l'a pas faite : ce qui exclut par conséquent toute idée de nullité, & prouve que l'écriture n'est nécessaire en pareil cas, que pour constater la réalité des conventions, contre ceux qui pourroient avoir la mauvaise foi de les nier.

Aussi, anciennement beaucoup d'assurances se faisoient-elles sans écrit, & à cause de cela on les appelloit assurances *en confiance*, parce que dit Cleirac, chap. premier, des contrats marimes, art. 2, p. 224, celui qui stipuloit l'assurance, *se confioit en la bonne foi & prud'hommie de son assureur*, supposant » qu'il l'écrivoit sur son livre de raison : mais, ajoute-t-il, les abus & différens » qui résultoient de cet usage, le firent abolir, & l'on a même exigé de» puis que les assurances fussent faites, ou pardevant Notaires, ou par le mi» nistere d'un Greffier des polices dassurances. »

C'est sans doute par ces motifs que, par Edit du mois de Décembre 1657, furent créés deux Offices de Notaires-Greffiers des Assurances, en chacun des Sieges d'Amirauté du Royaume, avec privilege exclusif; en faveur de ces Greffiers, de recevoir & passer tous contrats maritimes, polices d'assurances & de chargemens, chartes-parties, affrétemens, obligations de grosse aventure, & de tenir registre & contrôle des connoissemens sous signature privée.

Mais le préjudice que le commerce auroit reçu de cet établissement, s'il eût eu lieu, empêcha l'exécution de cet Edit, qui pourtant ne paroît pas avoir été révoqué autrement que par les dispositions contraires de la présente Ordonnance. Cet article, par exemple, y déroge au sujet des assurances, puisqu'il permet de les faire sous signature privée.

Pour le bien public & la plus prompte expédition, il y a eu de tous temps, dans chaque ville où l'on est dans l'usage d'assurer, des modeles imprimés de polices d'assurances, contenant les clauses les plus usitées en général, ou dans le lieu; de sorte qu'il n'y a qu'à ajouter dans le blanc les clauses extraordinaires.

Cette pratique très-ancienne avoit toujours été reconnue si utile, que personne n'avoit eu garde de s'en plaindre. Mais les Parisiens s'étant mis, depuis quelques années, dans le goût d'assurer, & plusieurs d'entr'eux n'entendant rien à la matiere des assurances, ils se sont élevés tantôt contre une clause, tantôt contre une autre : là sous prétexte d'embiguité dans les termes, là parce que telle clause n'étoit pas écrite à la main, quoiqu'on dût mieux la connoitre, étant dans le modele imprimé.

Jusques-là néanmoins il n'y avoit pas grand mal : mais il est arrivé que l'Amirauté de France, Siege au général de la Table de Marbre du Palais à Paris, sensible à ces clameurs, a rendu deux Sentences, l'une le 7 Décembre 1757, l'autre le 19 Janvier 1759, par lesquelles, entr'autres choses, elle a proscrit l'usage des Polices imprimées. Voyez *infrà* l'art. 20 *in fine*.

Au surplus, que le contrat d'assurance soit fait pardevant notaires ou autres personnes publiques, ou par sous-seing privé, il est également exempt du droit de contrôle, en faveur du commerce, aux termes de l'Arrêt du Conseil du 12 Août 1732, qui suit.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT
DU ROI,

Concernant le Contrôle des Contrats & Polices d'Assurances.

Du 12 Août 1732.

EXTRAIT DES REGITRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE Roi s'étant fait représenter, en son Conseil, les différens Mémoires remis par les Echevins & Députés du Commerce de la ville de Marseille, les Syndics des Courtiers Royaux de change, & par le College des Notaires Royaux de la même ville; contenant que les Polices d'assurance, quoique comprises dans les Tarifs du contrôle, en avoient cependant été réellement dispensées par l'usage, jusqu'en l'année 1726, que les Sous-fermiers ont voulu les y assujettir; que cette nouveauté a entiérement fait tomber ce commerce, qui étoit autrefois fort considérable, les Négocians ayant pris le parti de faire assurer dans les pays étrangers, de sorte que les Sous-fermiers n'ont tiré aucun avantage de cette tentative : Et Sa Majesté voulant de plus en plus donner des marques de la protection qu'elle accorde au commerce, en lui laissant toute la liberté qui lui est nécessaire. Oui le rapport du sieur Orry, Conseiller d'Etat, & ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur général des Finances; le Roi étant en son Conseil, a ordonné & ordonne, qu'à commencer du jour de la publication du présent Arrêt, les contrats & polices d'assurance, soit qu'elles soient passées pardevant les Notaires royaux, censaux, courtiers agens de change, greffiers des Amirautés & des Jurisdictions consulaires, ou autres qui sont dans l'usage de les recevoir, soit qu'elles soient faites sous signatures privées, ne seront plus sujettes à la formalité ni au paiement des droits de contrôle des actes, dont Sa Majesté les a dispensés, dérogeant à cet effet à tous Réglemens à ce contraires. Enjoint Sa Majesté aux Sieurs Intendans & Commissaires départis dans les Provinces & Généralités du Royaume,

de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, sur lequel toutes Lettres nécessaires seront expédiées. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Marly le douzieme jour d'Août mil sept cent trente-deux.

Signé, PHELYPEAUX.

ARTICLE III.

LA police contiendra le nom & le domicile de celui qui se fait assurer, *sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire*, *les effets sur lesquels l'assurance sera faite*, le nom du navire & du maître, celui du lieu où les marchandises *auront été ou devront être chargées*, du havre d'où le vaisseau devra partir ou sera parti, des ports où il devra charger & décharger, & de tous ceux où il devra entrer, le temps auquel les risques commenceront & finiront, les sommes qu'on entend assurer, *la prime ou le coût de l'assurance*, *la soumission des parties aux arbitres*, en cas de contestation, *& généralement toutes les autres conditions* dont elles voudront convenir.

TOut ce qui est prescrit par cet article est extrêmement juste, pour prévenir les surprises qui pourroient être faites aux assureurs & les contestations qui pourroient s'élever au sujet des véritables clauses & conditions de l'assurance.

Aussi tout cela s'observoit-il long-temps avant cette Ordonnance, comme il résulte du Guidon de la mer, ch. 2, des contrats maritimes, art. premier, & de l'art. 3 des assurances d'Amsterdam; de sorte qu'en cette partie, l'Ordonnance n'a fait que donner force de loi à cette ancienne pratique, tirée des us & coutumes de la mer, qui est du droit commun des nations. Stypmannus, *ad jus maritimum, part. 4, cap. 6, n. 380 & seq. fol. 462.* Kuricke, *Diatrib. de assec. fol. 833.*

Ce que l'on trouve de plus dans le Guidon, c'est qu'il exige qu'il soit marqué dans la police d'assurance, si la marchandise sera portée à terre par le navire, ou par des alleges; parce que cela fait une différence pour les risques. Mais notre article y a suffisamment pourvu par ces mots, *le temps auquel les risques commenceront & finiront;* en conséquence desquels, l'usage est de spécifier exactement dans les polices d'assurance, que les risques ne finiront qu'à l'entiere décharge des marchandises à quai, relativement à l'art. 13 du titre précédent.

Au surplus, l'intention de l'Ordonnance, en exigeant que la police contienne, *le nom & le domicile de celui qui se fait assurer, ... les effets sur lesquels l'assurance sera faite, ... le nom du navire, du lieu où les marchandises seront chargées & déchargées*, est encore de connoître en temps de guerre, si malgré l'interdiction de commerce qu'emporte toujours toute déclaration de guerre, les sujets du Roi ne font point commerce avec les ennemis de l'Etat, ou avec des amis ou alliés; par l'interposition desquels on feroit passer aux ennemis des munitions de guerre & de bouche, ou d'autres effets prohibés : car tout cela étant défendu, comme préjudiciable à l'Etat, seroit sujet à confiscation,

& à être déclaré de bonne prise, étant trouvé, soit sur les navires de la nation, soit sur ceux des amis & alliés, comme il sera observé sur le tit. des Prises.

Cette interdiction de commerce avec les ennemis, comprend aussi de plein droit la défense d'assurer les effets qui leur appartiennent, qu'ils soient chargés sur leurs propres vaisseaux, ou sur des navires amis, alliés ou neutres. Car assurer les effets de l'ennemi, ou les lui envoyer directement ou indirectement, c'est au fonds la même chose. Il est vrai que la loi 11, *ff. de publicanis*, que l'on cite à ce sujet, ne parle que des munitions de guerre & de bouche, qu'il est défendu de nature de chose de faire passer à l'ennemi : mais l'Ordonnance de 1543, art. 42, & celle de 1584, art. 69, que l'on cite aussi, proscrivent absolument tout commerce direct ou indirect avec les ennemis, aussi-bien que le transport que les navires amis ou neutres pourroient faire des munitions de guerre aux ennemis.

Cependant la conduite que les Anglois ont tenue avec nous dans la précédente guerre, a fait voir qu'ils ne regardoient pas l'assurance comme nécessairement comprise dans l'interdiction de commerce, puisqu'ils assuroient constamment nos vaisseaux & leur chargement, comme en temps de paix, qu'ils fussent destinés pour nos colonies, pour quelqu'autre port de France, ou pour des pays amis ou neutres. Cela n'empêchoit pas, à la vérité, que les navires étant pris ne fussent déclarés de bonne prise : mais il arrivoit delà qu'une partie de la nation nous rendoit, par l'effet de l'assurance, ce que l'autre nous prenoit par le droit de la guerre.

Sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire. Tous ceux qui se font assurer, n'agissent pas toujours par eux-mêmes; ils se servent assez souvent de commissionnaires.

La regle du mandat est que le commissionnaire doit se renfermer exactement dans les termes du pouvoir qui lui est donné : mais sous prétexte qu'un commissionnaire n'aura eu ordre d'assurer qu'à *tant* de prime, s'il a excédé, l'assurance ne sera pas nulle pour cela ; ce qui arrivera seulement, c'est que l'excédant de la prime demeurera pour son compte, l'assurance tenant pour le surplus contre celui qui a donné l'ordre de faire assurer.

C'est ce qui à été jugé à l'Amirauté de cette ville de la Rochelle, par Sentence du 7 Septembre 1754, entre le sieur Lemoine, négociant à Rouen, & le sieur Jacques Bonneau, négociant de cette ville.

Celui-ci avoit donné ordre au sieur Lemoine de faire assurer à Rouen une somme de 50000 liv. sur son navire le Reine Esther, dont il étoit fort inquiet, avec déclaration qu'il souhaitoit que la prime ne passât pas trois pour cent.

Le sieur Lemoine n'ayant pu trouver à faire assurer à ce prix, & voyant de quelle conséquence il étoit pour le sieur Bonneau que l'assurance fût faite, attendu que le navire étoit parti de Saint Domingue depuis fort long-temps, crut devoir consentir la prime à trois un quart pour cent.

Immédiatement après cette assurance, le sieur Bonneau ayant eu avis que son navire étoit arrivé, manda au sieur Lemoine de ne pas faire assurer; mais il n'étoit plus temps.

Sous prétexte que le sieur Lemoine avoit passé ses ordres, le sieur Bonneau lui refusa le remboursement de toute prime; ce qui obligea le sieur Lemoine de se pourvoir en justice contre lui.

Ex bono & æquo. Ne s'agissant que d'un quart pour cent, on auroit pu condamner le sieur Bonneau au paiement indistinctement, parce qu'il est toujours permis, dans l'usage du commerce, aux commissionnaires d'aller un peu au-delà de leurs ordres, lorsqu'ils ne sont pas précis & absolus: mais pour plus de régularité, & pour éviter un appel, la Sentence ne le condamna qu'aux trois pour cent.

Un autre obligation du commissionnaire, est de faire attention à l'état de la fortune des assureurs, l'ordre de faire assurer supposant de nature de chose que le mandataire ne fera choix que d'assureurs d'une solvabilité connue, & d'une réputation entiere. S'il en usoit autrement, il se rendroit responsable envers son commettant de l'insolvabilité des assureurs; il en seroit garant de plein droit envers lui, comme présumé les avoir choisis de mauvaise foi, pour peu qu'il y eût preuve que leur dérangement lui étoit connu.

Mais les assureurs faisant leur commerce à l'ordinaire, & étant en plein crédit, lors de la signature de la police, leur insolvabilité survenant ensuite, n'oblige le commissionnaire qui a stipulé l'assurance de bonne foi, à rien autre chose qu'à en donner avis à son commettant, & à faire résilier la police d'assurance, si les choses sont encore entieres; c'est-à-dire, si les risques sont censés durer encore. Après quoi, c'est à lui à attendre les ordres de son commettant pour savoir s'il veut faire faire une nouvelle assurance ou non; car je ne pense pas qu'il puisse de son chef faire assurer de nouveau pour son commettant; l'ordre de faire assurer, n'emportant nullement de droit, celui de faire faire une seconde assurance si la premiere se trouve caduque & sans effet. Il n'y auroit en tout cas d'exception à faire par équité, qu'autant que la premiere assurance auroit été promptement annullée, & que la seconde seroit au même prix. C'est ce que j'ai répondu le 12 Décembre 1757, à l'occasion d'un parère présenté à la Chambre du Commerce.

On peut faire assurer, pour soi, ou pour le compte de qui il appartiendra; ou ce qui revient au même, *pro persona nominanda* alors la personne étant nommée, il n'importe en quel temps, s'il n'est fixé par la police, le contrat est valable, de la même maniere que si la personne eût été nommée d'abord, Casa regis, *disc.* 4, n. *10 & disc. 5*, n. *2*, *5 & 26*. Stracha *de assec.* gl. 19, n. 6. Rocus pag. 197 Targa pag. 225.

Une assurance faite dans ces termes, est également bonne en France, si le connoissement y est relatif. Il en peut résulter néanmoins des inconvéniens & des friponneries; aussi n'est-elle guere pratiquée qu'en temps de guerre pour les cas de chargemens simulés; c'est-à-dire, qui paroissent faits pour le compte d'alliés ou de neutres. Alors la clause pour qui *il appartiendra* désigne assez que c'est un chargement masqué.

Casa regis *disc.* 5, n. 26, ajoute que celui qui a stipulé l'assurance, ne se libere pas du paiement de la prime, en nommant la personne; *facta nominatione*, dit-il, *stipulator non exit é contractu qui erat*, *in eo radicatus ab initio..... sed personna nominata accumulatur ipsi contractui. Idem* Ansaldus *disc.* 12 contre l'avis de Targa *loc. cit.*

Pour moi je voudrois distinguer. Ou la personne a été nommée avant tous risques commencés, ou elle ne l'a été que depuis. Au premier cas, si l'assureur ne veut pas accepter la nomination de la personne, en libérant celui qui a

ſtipulé l'aſſurance, il faut qu'il en faſſe une ſignification en regle, avec déclaration qu'il ſe déſiſte de l'aſſurance; & alors l'aſſurance ſera nulle, ſi celui qui l'a ſtipulée ne ſe ſoumet caution ſolidaire de la prime. Au ſecond cas, l'aſſureur n'aura beſoin d'aucune piece de formalité pour conſerver ſon action directe pour la prime, contre celui avec qui il aura paſſé la police d'aſſurance.

Delà, il s'enſuit qu'en point de droit, le commiſſionnaire qui a nommé dans la police la perſonne pour laquelle il a ſtipulé l'aſſurance, ne peut être obligé au paiement de la prime, ni par action directe, ni par action ſubſidiaire, s'il ne s'eſt pas engagé expreſſément en ſon propre & privé nom. Cependant l'uſage du commerce eſt que l'aſſureur s'adreſſe au commiſſionnaire pour le paiement de la prime, & que ſur ſon refus il le traduiſe en juſtice, où il ſubit volontairement la condamnation, moyennant ſa garantie contre ſon commettant; ce qui eſt reconnoître que le commiſſionnaire contracte, en pareil cas, une obligation tacite, perſonnelle & ſolidaire; & au fonds cela paroît juſte, parce que l'intérêt du commerce l'exige; & c'eſt au commiſſionnaire à prendre ſes meſures & ſes ſûretés avec ſon commettant.

Réciproquement le commiſſionnaire de l'aſſuré eſt fondé à faire l'abandon aux aſſureurs, & à leur demander le paiement de l'aſſurance, faiſant pour l'aſſuré ſon commettant, au moins lorſque la ſomme aſſurée eſt payable au porteur de la police, ſans qu'on puiſſe lui oppoſer *qu'au fonds on ne plaide point par Procureur.* C'eſt la Juriſprudence de l'Amirauté de Marſeille, renouvellée par Sentence du 27 Juillet 1758, rendue en faveur du ſieur Benza, commiſſionnaire de Laurent & Jerôme Ghiglino.

Les effets ſur leſquels l'aſſurance ſera faite. Si quelqu'un fait aſſurer comme ſienne une choſe qui lui eſt commune avec d'autres, l'aſſurance n'eſt valable que pour la portion de l'aſſuré, à moins qu'il ne fût le chef de la ſociété, ou qu'il n'eût le pouvoir de ſes aſſociés, ou enfin que les aſſociés ne l'aient ratifiée, *rebus integris.* C'eſt l'avis de Stracha *de aſſec.* gl. 10, n. 9. *& ſeq.* de Rocus, p. 189. *ſic judicatum*, à Marſeille le 9 Août 1754.
Kuricke *Diatriba de aſſec.* n. 13, *in fine fol. 835 & 836*, approuvé par Caſa regis, ſoutient au contraire que l'aſſurance eſt valable pour le tout, & que l'aſſureur n'eſt pas recevable à la conſtater; *quum etiam*, dit-il, *id quod commune eſt noſtrum eſſe dici queat.* Je crois qu'il a raiſon, ſur-tout ſi l'aſſuré a ſtipulé tant pour ſes aſſociés que pour lui; & le ſeul riſque qu'il court alors, c'eſt leur déſaveu, s'il a fait aſſurer ſans leur conſentement, ce qui n'empêche pas qu'il ne demeure obligé pour le tout.

Aſſurance pour Roland ſeul, déclarée bonne, s'étant trouvé ſeul intéreſſé aux marchandiſes chargées ſous le nom de Roland & compagnie. Sentence de Marſeille du 9 Août 1754.

Auront été ou devront être chargées. L'aſſurance ne ſe réfere qu'aux marchandiſes déja chargées, & non à celles qui l'auront été dans la ſuite, ſi l'on n'a ſtipulé dans la police, *chargées ou à charger*, *ou qui ſe trouveront chargées.* Stracha de *aſſec.* gl. 6. n. 9. Rocus p. 182. Caſa regis *diſc.* 1. n. 145. & *diſc.* 7. n. 16 & 17 *ſic judicatum centies*, dit M. Emerigon. Mais c'eſt une clauſe à laquelle on ne manque jamais.

Le nom du navire. Il faut que l'aſſuré prenne garde à ne pas déſigner un navire pour un autre; non ſeulement à ne pas ſe tromper ſur le nom, mais

encore sur la qualité du bâtiment; de sorte que s'il appelle vaisseau ou navire, ce qui n'est qu'un pinke, une barque, un bateau, l'assurance est nulle; car quoique sous le nom générique de navire, on entende ordinairement tout bâtiment de mer; cependant, en fait d'assurance, un vaisseau ou navire n'indique absolument qu'un navire à trois mâts, & exclud l'idée de tous autres bâtimens, d'où s'ensuit la nullité de l'assurance, si ce n'est pas dans la réalité un vaisseau à trois mâts. Casa regis *disc.* 1, n. 27, 29 & 133. Sentence de Marseille du 10 Février 1747; autre du 5 Décembre 1749, confirmée par Arrêt d'Aix du 16 Juin 1752.

Cependant il ne faut pas pointiller sur le nom du navire; ainsi l'assurance faite sur le brigantin nommé le *Lyon heureux*, désigné dans la police sous le nom seulement *de brigantin l'heureux*, *a été déclaré valable*, par Arrêt d'Aix du 2 Mai 1750, *error tamen nominis alicujus navis*, *non attenditur*, *quando alliis conjecturis constat de inditate navis*, dit Casa regis *disc.* 1, n. 159.

La prime ou coût de l'assurance. On conçoit que c'est à quoi l'assureur ne manque jamais, non plus que le donneur à la grosse, par rapport au profit maritime qu'il doit gagner; & cela est d'autant plus de conséquence, que la prime ou le profit maritime, est plus ou moins considérable suivant les circonstances.

Autre chose est en effet de prendre sur soi les risques en temps de guerre, ou lorsque depuis les dernieres nouvelles du navire, il y a lieu de craindre qu'il n'ait péri; & autre chose est de s'en charger en pleine paix, ou lorsque le navire ne tarde pas encore.

Mais il est des assurances & des prêts à la grosse, qui se font en temps critique & douteux; je veux dire en des circonstances qui font appréhender une rupture prochaine, des hostilités, la guerre en un mot.

Alors il est d'usage de se précautionner, & en conséquence les assureurs, en stipulant la prime ordinaire, ajoutent qu'en cas d'événement *de guerre*, *hostilités ou représailles* de la part d'une telle nation ou de quelque autre de l'Europe, la prime augmentera de *tant*, *&c.* je dis de l'Europe, parce que cette clause de précaution, ne regarde jamais les pirates de profession, dont les brigandages sont toujours aux risques des assureurs.

Lorsque le mot *hostilités* est employé dans la clause, & qu'il y a en effet des hostilités commises de la part des nations indiquées; quoique ces hostilités soient injustes & irrégulieres, comme faites avant toute déclaration de guerre, elles ne donnent pas moins lieu à l'augmentation de la prime, que le navire arrive à bon port ou qu'il soit pris, de maniere qu'au premier cas, l'assureur est en droit de l'exiger, & qu'au second, il est fondé à la déduire ou retenir sur la somme assurée qu'il doit payer; & l'assuré ne peut s'en défendre, en exceptant que ces hostilités irrégulieres, laissant l'espérance de la restitution des navires injustement pris, il ne faut les regarder que comme un simple arrêt de Prince, qui ne doit point influer sur les vaisseaux qui n'ont pas été pris & retenus.

C'est aussi ce qui a été jugé par Sentence de l'Amirauté de Marseille du 1er Avril 1756, à l'occasion des hostilités commises par les Anglois avant la déclaration de guerre, quoique les vaisseaux & les effets par eux pris, n'eussent pas été confisqués, mais seulement mis en sequestre. Voyez *infrà* art. 26; une autre Sentence du 18 Avril 1757 contre les assureurs, & un Arrêt d'Aix conforme du 13 Mai audit an 1757.

A raiſon de cette circonſtance, les aſſurés prétendoient qu'il n'y avoit là qu'un arrêt de Prince; mais l'arrêt de Prince ne s'entend que d'un véritable arrêt qu'un Roi ordonne dans ſes ports ou dans ſes rades, & nullement des priſes faites en mer à coup de canon ou à force ouverte. Ce ſont-là des hoſtilités réelles, qui quoique injuſtes, comme contraires au droit des gens, n'y ayant pas de déclaration de guerre, ne donnent pas moins lieu à l'augmentation de la prime ſtipulée en cas d'hoſtilités, & à l'abandon ou délaiſſement aux aſſureurs.

Mais ſi la clauſe n'eſt que pour le cas de guerre, les ſimples hoſtilités, avant toute déclaration de guerre, ſuffiront-elles pour faire adjuger aux aſſureurs l'augmentation de prime ſtipulée, ou au donneur à la groſſe l'augmentation du profit maritime, que le navire ait été pris ou non?

les aſſurés ont ſoutenu la négative dans les deux cas, c'eſt-à-dire auſſi-bien dans le cas de la priſe du navire, que dans celui de ſon arrivée à bon port, fondés ſur la maxime qui veut que dans les polices d'aſſurances, de meme que dans les autres contrats ſynnallagmatiques, on s'en tienne aux clauſes & conditions qui y ſont inſérées, ſans y rien ajouter par extenſion d'un cas à un autre; d'où ils ont conclu que l'augmentation de prime n'ayant été ſtipulée que pour le cas de la guerre ou déclaration de guerre, les ſimples hoſtilités ſans guerre déclarée ne pouvoient donner lieu à l'augmentation; comme étrangeres à la guerre, qui ſeule avoit fait l'objet de la ſtipulation.

Les aſſureurs, de leur côté, ont répondu que l'objection qui leur étoit faite de la part des aſſurés, n'étoit qu'une pure ſubtilité; que dans l'hypotheſe, il ne s'agiſſoit point d'entendre la clauſe, mais ſeulement de la prendre dans le ſens que les parties avoient entendu y attacher de part & d'autre; que ſi elles n'avoient parlé que du cas de la guerre, c'eſt qu'elles n'imaginoient pas qu'il y eût des priſes à craindre avant que la guerre fût déclarée; qu'il étoit réſervé aux Anglois d'exercer ſur mer un brigandage inoui juſques-là parmi les nations policées; qu'ainſi on ne devoit pas prévoir préciſément un événement de cette nature; mais qu'en prévoyant le cas de la guerre, celui des hoſtilités y étoit compris de nature de choſe, comme ayant les effets de la guerre déclarée, puiſque de la part des Anglois, c'étoit une guerre de fait, qui, à la formalité près, opéroit autant qu'une guerre déclarée dans les regles; d'où ils concluoient à leur tour que la prime d'augmentation ſtipulée, leur étoit due à raiſon des hoſtilités ſurvenues, quoique dans les polices d'aſſurances on eût exprimé que le cas de la guerre.

La voie de conciliation n'étant pas praticable ſur une queſtion de cette nature, il a fallu la faire décider en juſtice, & le ſingulier eſt que les aſſureurs n'ont plaidé d'abord qu'en défendant. C'étoit après tout la poſition la plus favorable pour eux. On leur demandoit la totalité des ſommes aſſurées ſur les vaiſſeaux pris, ſans avoir égard aux offres par eux faites de payer à la déduction de l'augmentation de prime ſtipulée : par-là leurs moyens de défenſe acquéroient un nouveau degré de force. Il paroiſſoit répugner en effet qu'on leur diſputât cette augmentation de prime, ſous prétexte qu'elle n'avoit été ſtipulée qu'en cas de guerre, tandis que le fait de la priſe qui autoriſoit l'aſſuré à leur faire l'abandon & à leur demander le paiement des ſommes aſſurées, valoit déclaration de guerre à leur égard, & les mettoit dans la même poſition que ſi la guerre eût été véritablement déclarée.

Etoit-il question en effet dans la stipulation de la police d'une guerre déclarée dans les formes ? On ne songeoit qu'à la guerre qui paroissoit prochaine & inévitable, qu'aux effets qui en pouvoient résulter par rapport au commerce maritime: on craignoit, en un mot, la prise des navires. C'étoit donc uniquement cette crainte des prise qui occupoit les assureurs & les assurés; & par conséquent, les prises, qu'elles fussent injustes ou régulieres, devoient indistinctement opérer l'augmentation de la prime stipulée au profit des assureurs pour en faire la déduction sur les sommes assurées.

La contestation portée devant le Juge de l'Amirauté de Dunkerque, elle fut préjugée en quelque sorte en faveur des assurés, en ce que le Juge par Sentence du 17 Mai 1756, condamna les assureurs de payer par provision 75 pour 100 des sommes assurées, & de déposer le surplus jusqu'à la décision du fonds de la question, concernant l'augmentation de prime, sur quoi il ordonna que les parties instruiroient.

Il s'agissoit d'assurances faites le 23 Juillet 1755 sur des eaux-de-vie & autres marchandises chargées au port de *Cette* en Languedoc, dans le navire *l'Union*, destiné pour Dunkerque. Il étoit stipulé dans chaque police que la prime augmenteroit de 25 pour 100 en cas de déclaration de guerre, avant l'arrivée du vaisseau au port de sa destination.

Le navire fut pris le 18 Septembre de la même année 1755, & conduit en Angleterre avant toute déclaration de guerre. Sous ce prétexte, les assurés se crurent dispensés du paiement de l'augmentation de prime, alléguant que le cas de la guerre uniquement prévu n'étoit pas arrivé, & conséquemment que les assureurs n'étoient pas en droit de retenir cette augmentation de prime sur les sommes assurées dont ils offroient le paiement sous cette déduction.

Les assureurs dont les droits étoient blessés par les Sentences de l'Amirauté de Dunkerque, en ayant déclaré appel, Arrêt intervint au Parlement de Paris le 6 Août 1756, qui, en infirmant ces Sentences, évoquant le principal & y faisant droit, ne condamna les assureurs au paiement des sommes assurées, qu'à la déduction des 25 pour 100 d'augmentation de prime. Au surplus, en les assujettissant aux intérêts de l'excédent, à compter du jour de la demande, il condamna les assurés de leur remettre les factures, connoissemens & autres pieces nécessaires pour justifier le chargement des marchandises & en tous les dépens, tant des causes principales que d'appel.

Ce premier Arrêt rendu au profit des sieurs Syndics, Directeurs & intéressés de la compagnie des assurances générales établie à Paris, appellans & demandeurs en évocation contre les sieurs Robert & Pierre Desaunois, freres, Négocians de Dunkerque, & autres assurés, intimés, a été suivi d'un autre conforme rendu au Parlement de Rouen, le 31 du même mois d'Août 1756. Il s'agissoit tout de même d'une police où l'on n'avoit prévu que le cas de guerre. Le navire avoit été pris avant la déclaration de guerre, & l'assuré ne vouloit pas non plus déduire la prime stipulée par augmentation. Par Sentence arbitrale du 19 Juillet précédent, il avoit obtenu gain de cause; mais l'Arrêt en infirmant la Sentence, l'y condamna avec dépens aussi des causes principales & d'appel.

Par ces deux Arrêts, il a donc été distertement jugé que les hostilités sont de droit censées comprises dans la clause énonciative simplement de la déclara-

tion de guerre : mais comme dans l'une & dans l'autre espece les navires avoient été pris, les assurés imaginerent que leur sort devoit être différent dans le cas où leurs navires étoient arrivés à bon port. Ils disoient que ce qui avoit été jugé en faveur des assureurs dans le cas de la prise du navire, avoit pour fondement le fait même de la prise qui valoit déclaration de guerre à leur égard, qu'alors il étoit naturel de diminuer leur perte : mais qu'il ne s'ensuivoit nullement que l'augmentation de prime leur fût due lorsque le navire étoit arrivé à bon port, parce que alors ce seroit les faire gagner sans qu'ils eussent couru de risques; en un mot, leur faire gagner une augmentation de prime, qui ne pouvoit leur être acquise qu'en cas de déclaration de guerre, ou tout au moins, de prise équivalente à une déclaration de guerre.

Mais cette nouvelle distinction étoit encore plus subtile que la premiere, la regle étant que le sort des assureurs & des assurés doit absolument être le même à l'actif & au passif. De sorte que l'augmentation de prime étant jugée acquise aux assureurs en cas de prise par hostilités, quoique dans la police on n'eût prévu que le cas de la guerre déclarée, c'étoit avoir préjugé que cette même augmentation leur étoit due aussi, quoique les navires fussent arrivés à bon port, parce qu'ils n'avoient pas moins couru le risque de la prise de ces navires, que de ceux qui avoient réellement été pris; ils pouvoient être pris tout de même, c'en étoit assez. En un mot, les engagemens étant réciproques entre l'assureur & l'assuré; dès que l'assureur est fondé à prétendre une augmentation de prime pour en faire la déduction en cas de prise de navire; il est fondé tout de même à en demander le paiement, le navire étant arrivé à bon port, & l'on ne sauroit opposer aucune raison valable de différence.

Aussi cette question subsidiaire ayant été portée à l'Amirauté de Marseille, a-t-elle été jugée pareillement, en faveur d'un prêteur à la grosse, dont la condition est la même que celle d'un assureur, par Sentence du 30 Janvier 1757; c'est-à-dire, que le profit maritime, dont il n'avoit stipulé l'augmentation qu'en cas de guerre déclarée, lui fût adjugé à raison des hostilités déjà commencées par les Anglois avant toute déclaration de guerre, quoique le navire ne fût pas rendu à sa destination, l'emprunteur à la grosse ayant jugé à propos de raccourcir le voyage, & de faire décharger le navire à Cadix. Arrêt conforme d'Aix du 28 Juin 1758, au rapport de Boades.

La même question, en fait d'assurance, s'est présentée en 1755 au siege de l'Amirauté de cette ville de la Rochelle, entre les sieurs Syndics & Directeurs de la compagnie d'assurances générales de Paris, demandeurs en paiement d'augmentation de prime, contre le sieur Paul Brossat, Négociant de la Rochelle, qui avoit fait assurer avant toutes hostilités, les marchandises par lui chargées sur le navire *l'Hélene* de Marseille, dont l'arrivée à bon port avoit été précédée d'hostilités de la part des Anglois, mais avant la guerre déclarée.

Dans l'espece, l'augmentation de la prime n'avoit été stipulée tout de même qu'en cas de guerre, sans parler d'hostilités, & par cette raison le sieur Brossat refusoit de le payer; ce qui donna lieu à un appointement en droit à l'audience du 29 Novembre audit an 1757. Mais à la vue des moyens que la compagnie d'assurances lui fit signer, il se rendit & prévint en payant, la Sentence qui indubitablement l'y auroit condamné.

Cette double décision me paroît absolument dans les regles, comme

étant fondée sur le même principe que les deux Arrêts de Paris & de Rouen ci-dessus citée, ont suivi en condamnant les assurés de souffrir la déduction de la prime stipulée par augmentation, dans l'hypothese des navires pris par simples hostilités. Il n'y a en effet aucune différence à faire entre le cas du navire pris, & celui du navire arrivé à bon port, attendu que les risques des assureurs ont absolument été les mêmes dans les deux cas, & que dès qu'ils ont couru le risque de la prise du navire, l'augmentation de la prime ne peut pas plus leur être disputée que lorsque le navire a réellement été pris. Il a plu néanmoins au Parlement de Bordeaux de juger le contraire & d'en faire même un réglement les Chambres assemblées, par Arrêt du

Depuis les hostilités commises par les Anglois, les assureurs n'ont pas manqué dans les polices, d'entendre la clause concernant la guerre, aux hostilités & aux représailles. Par ce moyen les questions que l'on vient de discuter, n'ont plus eu lieu par rapport à ces polices postérieures : mais tout n'a pas été décidé par-là. Comme il est naturel de présumer qu'à la paix les navires injustement pris par les Anglois seront restitués avec dommages & intérêts ; les assurés qui ont prévu ce cas, ont soutenu que les assureurs, en recevant l'augmentation de la prime, devoient s'obliger de les faire participer avec eux aux restitutions qui seront faites par les Anglois ; & cela par une répartition proportionnée à leur intérêt respectif, en se faisant raison de part & d'autre des intérêts des sommes que les uns auroient payé aux autres. Et cela ayant paru juste, parce que dans la supposition de la restitution, les hostilités seront réparées & regardées en conséquence comme non avenues, on a jugé que les assureurs devoient effectivement faire cette soumission. Ce qui pourtant a été rejetté par l'Amirauté de la Table de Marbre de Paris.

Ensuite pour prévenir les discussions qui pourroient naître à ce sujet, on est convenu dans les principales places maritimes d'un réglement préparatoire : mais ce réglement tout sage qu'il est, ne laissera pas de souffrir des difficultés dans son exécution.

Il est à observer avant de laisser cette matiere, que s'il a été jugé que la clause *en cas de guerre*, opéroit autant que celle où les simples *hostilités* avoient été prévues, ce n'a éte que lorsque la police d'assurance, le contrat de grosse, ou le connoissement avoit précédé toutes hostilités connues, par la raison qu'alors on ne pouvoit pas naturellement imaginer qu'il y auroit des hostilités sans une déclaration de guerre qui les y autorisât. Mais cette raison cessant par rapport aux conventions postérieures aux hostilités, & l'augmentation de prime, du profit maritime ou du fret, n'étant stipulée que pour le cas de la guerre déclarée, il étoit tout naturel alors de prendre la clause à la lettre sans aucune extention ; c'est-à-dire de ne faire valoir la stipulation de l'augmentation qu'autant que la guerre se trouveroit avoir été réellement déclarée avant l'arrivée du navire. Et c'est aussi la judicieuse distinction que l'Amirauté de Marseille à suivie dans sa Sentence du 8 Mars 1758. Les raisons en sont rendues dans une consultation de M. Emerigon, du 17 Février 1759, avec tant de justesse, de solidité & de précision, que j'ai cru que le public me sauroit gré de lui en faire part en insérant ici cette docte & élégante consultation.

QUESTION

Sur la Clause *en cas de Guerre.*

FAIT.

LE 19 Janvier 1756, les Sieurs Lioncy & Cartier, négocians de la Martinique, chargerent pour le compte de Lioncy freres, & Gouffre de Marseille, 100 barriques & 3 quarts sucre terré, sur le vaisseau *la Vierge de bon Rencontre*, Capitaine François-Antoine. Ils dresserent eux-mêmes le connoissement, dans lequel ils insérerent que la marchandise seroit portée *à Marseille ou à Bordeaux*; & que le Consignataire paieroit 12 deniers par livre, poids net de Marseille *; & en cas que la guerre soit déclarée*, est-il ajouté, *paiera vingt-quatre deniers.*

Le capitaine refusa de signer le connoissement ainsi dressé, parce qu'il vouloit avoir la liberté indéfinie de désarmer ou à Marseille, *ou en tout autre port ami*, à cause que les hostilités des Anglois annonçoient une guerre prochaine. Sur cette difficulté, l'Amirauté du Fort-Royal rendit Sentence le 22 du même mois de Janvier 1756, par laquelle le Capitaine fut condamné de signer le connoissement de Lioncy & Cartier, *pour Marseille ou pour Bordeaux*; » sauf, est-il ajouté, *en cas de guerre & d'événement extraordinaire* à faire par le Capitaine » les choses requises; & sauf aussi les droits de » Lioncy & Cartier, ainsi qu'il appartien» dra. »

En conséquence, le capitaine Antoine signa le connoissement, en cette maniere *;* » Je dis » pour Marseille, Bordeaux; *& en cas de guer» re*, conformément à la Sentence rendue au » Siege de l'Amirauté le 22 de ce mois (de » Janvier 1756.) »

Deux mois après, le vaisseau mit à la voile.

Le 9 Mai, se trouvant sur le Cap Trafalgard. le capitaine fut averti par des bâtimens Catalans, des risques qu'il couroit d'être pris au passage du détroit. Cet avis le détermina d'aborder à Cadix, où il arriva le 15 où le 17, il fit son consulat pardevant le Consul de la nation.

Le 18 du même mois de Mai, la guerre fut publiée à Londres.

La nouvelle de l'arrivée du vaisseau à Cadix, étant parvenue à Marseille, le connoissement fut envoyé au sieur Jean Viail de Cadix, avec ordre de retirer les Marchandises dont il s'agit. Le Capitaine qui avoit déjà désarmé à Cadix, prétendit cependant que le double nolis lui étoit dû.

Le sieur Vial présenta Requête au Consul de la nation, pour obliger le capitaine de lui consigner les marchandises, moyennant le fret sur le pied de 12 den. Le Capitaine répondit *:* » Que » le connoissement est pour Bordeaux ou pour Marseille, & qu'actuellement il se dispose à faire voile pour Bordeaux où il portera ledit sucre, aux termes de son connoissement, à moins que le sieur Jean Vial, faisant pour le sieur Rey aîné, ne lui paie 24 deniers. »

Le sieur Vial persista à demander la consignation des marchandises dont il s'agit; il offrit de donner caution pour le paiement du double nolis, si cette prétention étoit trouvée legitime par les Juges qui devoient en connoître, & il ajouta qu'il se soumettoit » à ce qui seroit » déterminé touchant les autres parties que le Capitaine a délivrées ici (à Cadix) à divers porteurs de connoissemens. »

Le 24 Juillet 1756, le Consul de la nation rendit une Sentence, dont voici le dispositif: » Nous déclarons le Capitaine mal fondé à pré» tendre porter les 100 barriques 3 quarts sucre » en question à Bordeaux, *puisqu'il est prouvé » par son Consulat, qu'il n'y alloit pas*; & d'ail» leurs, pour éviter à ces marchandises, les » nouveaux risques que le Capitaine ne doit pas » leur faire courir, nous lui ordonnons de les » remettre au demandeur, en payant audit Ca» pitaine, comme l'ont fait d'autres chargeurs » à fret qui avoient des marchandises dans son » bord, le fret sur le pied de 12 deniers: re» servant audit Capitaine son recours pour les » autres 12 deniers, suivant qu'il en sera décidé » par les Juges compétens de Marseille, &c. »

Le Capitaine Antoine, arrivé à Marseille, présenta Requête pardevant le Tribunal de l'Amirauté contre le sieur Rey l'aîné, en paiement du double nolis.

Sentence du 8 Mars 1758, qui rejetta cette demande.

OBSERVATIONS

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Les voies de fait commises par les Anglois dans les mois de Mai, Juin & Juillet 1754, aux environs de la riviere d'Oyo, annonçoient une guerre prochaine de la part de l'Angleterre, & rendirent les négocians attentifs à pourvoir, autant qu'il étoit possible, à la sûreté de leur commerce. L'on commença dès-lors de stipuler que la prime, ou le change maritime, ou le nolis, seroient augmentés *en cas de guerre*; & les plus spéculatifs insérerent dans les contrats, la clause : *En cas de guerre, hostilités ou représailles.*

Bientôt les Anglois donnerent à l'Europe entiere le spectacle étonnant d'un nouveau genre de guerre, inconnu jusqu'alors aux nations policées. Au mépris des traités & de la foi publique, l'Alcide & le Lys furent pris le 8 Juillet 1755. Malgré la parole donnée, l'Amiral Boskawen, devenu Chef de Forbans, s'empara dans le mois d'Août des vaisseaux des pêcheurs François, qui étoient répandus sur le grand Banc de Terre-neuve, & le long des côtes septentrionales; dans ce même temps, l'une & l'autre mer furent infestées d'Escadres Angloises qui se saisirent de nos vaisseaux marchands.

Plusieurs procès furent la suite d'un tel renversement d'ordre, & l'on fut long-temps à pouvoir caractériser de pareils brigandages.

Etoit-ce une *guerre*? Mais suivant les principes du droit des gens, l'on ne connoissoit d'autre guerre que celle qu'une Nation déclare à l'autre, d'une maniere publique & solemnelle: L. 24, ff. *de Capt. post.* L. 118, ff. *de verb. finis.* ibid. Cujac.

Etoient-ce des *hostilités*? Mais l'on croyoit que les hostilités ne pussent être autre chose que l'effet d'une guerre déclarée: *Hostilitas ab hoste.*

Etoit-ce un arrêt de Prince? Mais l'arrêt est incompatible avec la violence & l'esprit de déprédation.

Etoient-ce des *pirateries*? Oui, c'étoient des pirateries, mais qui étant autorisées par le Gouvernement Britanique, devoient être considérées comme de véritables actes d'hostilités de Nation à Nation, & devoient être comparées à une guerre. En effet par le Mémoire envoyé à la Cour de Londres le 21 Décembre 1755, Sa Majesté demande la restitution prompte & entiere de tous les vaisseaux François. » Et si, » contre toute espérance, (*est-il ajouté*), le » Roi d'Angleterre se refuse à la requisition que » le Roi lui fait, Sa Majesté regardera ce déni » de justice comme la déclaration de guerre la » plus authentique, & comme un dessein formé » par la Cour de Londres de troubler le repos » de l'Europe.

Dans ces circonstances il a été décidé : 1°. Que le brigandage des Anglois étant assimilé à une guerre, donnoit lieu à l'augmentation de prime, stipulée *en cas de guerre, hostilités ou représailles.* Ainsi jugé par une foule de jugemens, & entr'autres, par l'Arrêt de la Cour du 13 Mai 1757, rendu au rapport de M. de Jouques, contre la veuve Orgeas, en faveur des assureurs sur le navire Saint-Domingue, capitaine Eydin.

2°. Il a été décidé en these générale, que la clause indéfinie *en cas de guerre* ou *en cas de déclaration de guerre*, avoit la même force que la précédente, & donnoit égalemenr lieu à l'augmentation de prime. Ainsi jugé par Arrêt du Parlement de Rouen le 31 Août 1756, & par Arrêt du Parlement de Paris le 9 du même mois d'Août, Arrêt semblable rendu par la Cour le 27 Juin 1758, au rapport de M. de Boades, qui condamne Barthelemi Michel, capitaine en second du vaisseau la Félicité, & Noël Michel, sa caution, de payer au sieur Barthelemi Boule, l'augmentation du change maritime, stipulée *en cas de guerre.* Autre Arrêt rendu le lendemain, au rapport de M. Saint-Jean, qui condamne la veuve Planche à payer aux sieurs Elzear Sibon & mabilli, l'augmentation de prime stipulée *en cas de guerre.* Ces deux Arrêts confirment deux Sentences rendues par le Tribunal de l'Amirauté, qui ne s'est jamais écarté de cette jurisprudence, toutes les fois que la question s'est présentée en these générale, témoin encore la Sentence rendue le 30 Janvier 1757 en faveur du sieur pierre Olive, qui lui adjuge l'augmentation de change maritime, stipulée *en cas de guerre.*

3°. Comme l'augmentation de prime & ou change, devoient être le prix de l'augmentation du risque, l'on a attaché de fixer l'époque des hostilités dans chaque mer.

Ainsi, à l'égard des vaisseaux qui se sont trouvés en risques après le 24 *Août* 1755 dans la Manche, & sur les côtes de France du côté de l'Océan, l'augmentation stipulee a eu son effet.

L'époque des hostilités dans la Méditerranée a été le *13 Octobre 1755*, jour de la prise du cacapitaine Boyer, conduit à Mahon.

L'époque des hostilités dans les mers des isles Françoises, se trouve fixée au 29 du même mois d'Octobre 1755, suivant le Réglement fait à Nantes, qui porte. » Que les navires venant » de Guinée à l'Amérique, ou les risques doi- » vent finir, & qui se seront trouvés aux attéra-

» ges des colonies, depuis le 29 Octobre inclu-» sivement : époque de la premiere prise connue dans les mers des colonies, doivent une aug-» mentation de 28 & demi pour cent, de même » que les navires qui, étant partis de la riviere » de Nantes, avant le 20 Août 1755 pour les » colonies, auroient eu des traversées assez » longues pour ne s'être pas rendu à leur desti-» nation, avant ledit jour 29 *Octobre.* »

De sorte qu'on ne peut douter que depuis le *29 Octobre 1755*, les hostilités des Anglois ne fussent connues aux isles Françoises

QUESTION DU PROCÈS.

Il a été observé ci-dessus qu'en these générale, la clause *en cas de guerre*, avoit été considérée comme ayant la même force que celle *en cas de guerre, hostilités ou représailles.*

Mais, dans l'espece présente, l'on a mis une grande différence entre ces deux clauses, attendu les circonstances du fait.

Lorsque sur la fin de Janvier 1756, le connoissement dont il s'agit, fut signé à St. Pierre de la Martinique, les pirateries des Anglois y étoient pleinement connues depuis trois mois.

D'où il suit que ces mêmes pirateries ne pouvoient point former l'objet d'une condition, vis-à-vis des parties qui en avoient connoissance.

1°. Il n'y a proprement de condition que celle qui regarde le temps à venir. *Tunc potestatem conditionis obtinet, cùm in futurum confertur.* L. 39, ff. *de rebus creditis*, sur laquelle Godefroy dit : *Conditio propriè dicitur, quæ futurum tempus respicit.*

2.° Ainsi la condition qui regarderoit le temps présent ou le temps passé, n'est pas une condition véritable & proprement dite : *Nulla est conditio quæ in præteritum confertur, vel quæ in præsens.* L. 10, §. ff. *de condit instituт.*

3.° Si dans certains cas, l'on appelle *condition* ; celle qui regarde le passé ou le présenr, ce n'est là qu'une condition impropre. *Illa quæ confertur in præsens, vel præteritum, dicitur quasi conditio, vel quasi conditionalis stipulatio.* Cujas, *ad.* L. *39*, ff. *de reb. credit. Lib. 1. d. fin. Papin.*

Comme cette espece de condition est contraire à la nature des choses, on ne l'admet à certains égards, que lorsque celui qui l'a stipulée ou qui l'a apposée, ignoroit la réalité du fait qu'il a eu en vue ; ce défaut de connoissance opere alors le même effet que si la chose déjà arrivée, étoit encore future ; mais le fait dont on connoit l'existence & la réalité, ne peut jamais former la matiere d'aucune espece de condition.

Le Droit Romain nous en fournit quelques exemples.

Je legue à Titia cent écus, *lorsqu'elle se mariera :* Si lors de mon testament elle étoit déjà mariée, & que j'en eusse connoissance, le legs ne seroit dû que lors d'un second mariage. *Si ita legatum esset, cum nupserit; si nupta fuerit, & hoc Testator scisset, alterum matrimonium erit expectandum.* L. 68, ff. *de condit. & demonst.*

Un pere qui se trouvoit dans le pays étranger, fit son testament, & légua à sa fille une certaine somme dans le cas qu'elle se marieroit, *ubi ea nupsisset*; lors de ce testament cette fille étoit déjà mariée. Le Jurisconsulte répond : » Que si le pere ignoroit ce mariage, le legs » est indéfinitivement dû à la Légataire » : *Si filia nupta, sit cùm Testamentum, fit sed absente Patre & ignorante, nihilhominus legatum debetur*; mais si le pere avoit connoissance de ce mariage, il est censé avoir eu en vue le cas où sa fille passeroit à de secondes nôces : *Si enim hoc Pater non ignorabat videtur de alliis nuptiis sensisse* L. 45, §. 2, ff. de Legat. 2.

Cujas, *ad hanc Leg.* trouve cette distinction fort belle : car, dit-il, si lors du testamenr le pere ne savoit pas que sa fille fût mariée, il est juste que le legs soit définitivement acquis à la Légataire, parce que le pere a regardé comme futur ce qui étoit déjà arrivé. *Quoniam præsentia quæ nesciebat esse Testator, videtur habuisse pro futuris.* C'étoit-là une quasi condition qui opere le même effet que l'accomplissement de la condition vérirable. Mais si le pere, lors du testament, savoit que sa fille étoit mariee, le legs ne sera dû que dans le cas quelle se remarie ; parce que le pere n'est pas censé avoir parlé du mariage actuel qu'il n'ignoroit point, mais bien d'un second mariage : *Quoniam non videtur sensisse de præsentibus nuptiis quas non ignorabat, sed de aliis in quarum casum filiæ legatur, id est, si iterùm nupserit.*

Cette même distinction se retrouve dans les Loix 9, 10 & 11, ff. *de condit. & demonstr.*

Or, dans le temps que le connoissement dont il s'agit fut dressé & signé à Saint-Pierre de la Martinique, les parties avoient une entiere connoissance des hostilités des Anglois, qui avoient déjà fait diverses prises aux attérages des isles ; voilà pourquoi le capitaine Antoine ne vouloit pas signer le connoissement dans le goût qu'on le lui présentoit, & qu'il fallut une Ordonnance du Juge pour l'y contraindre.

Il est donc sensible que les chargeurs & le capitaine n'eurent pas en vue pareilles hostilités,

lorsqu'ils stipulerent le double nolis *en cas que la guerre seroit déclarée*; mais leur intention fut d'apposer une condition qui dépendît d'un événement futur & incertain, & qui, par conséquent, ne pouvoit point être purifiée par un fait déjà arrivé & déjà connu.

La clause, *en cas de guerre*, a été appliquée au cas des hostilités, lorsqu'elle avoit été stipulée avant l'époque des pirateries des Anglois: l'on s'est alors attaché à l'attention des Parties, plutôt qu'à l'écorce des paroles; mais ici la volonté des Parties, & les paroles du contrat, ne peuvent se diviser sans qu'on fasse violence à l'un & à l'autre: car s'il est vrai que l'intention du capitaine n'ait pas été de stipuler un double nolis dans le cas que les Anglois exerceroient des hostilités qu'ils exerçoient déjà, & qu'il n'ignoroit point, il s'ensuit nécessairement que par ces mots, *en cas que la guerre soit déclarée*, il a entendu une guerre déclarée dans les formes. Si l'on eût eu d'autres idées, l'on auroit stipulé dès le principe le nolis à vingt-quatre deniers, sans avoir recours à un pacte conditionnel.

Une seconde preuve de ce que nous avançons ici, se tire de la Sentence rendue le 22, Janvier 1756, par l'Amirauté du Fort-Royal, qui condamne le capitaine à signer le connoissement *pour Marseille ou Bordeaux.* » Sauf, » (ajoute la Sentence) en cas de guerre & d'é» vénement extraordinaire à faire par le capi» taine les choses requises. » L'on ne regardoit donc pas alors les hostilités des Anglois, comme aussi dangereuses qu'une guerre déclarée, & l'on distinguoit ces deux objets sur le fondement qu'on n'avoit à craindre que de la part des vaisseaux du Roi, au lieu que la guerre étant une fois déclarée, les corsaires qui sortiroient des Ports ennemis, multiplieroient les risques. En cet état, le capitaine signe le connoissement en ces termes: » Je dis pour Marseille, Bor» deaux, & *en cas de guerre*, conformément » à la Sentence rendue au Siege de l'Amirauté » le 22 de ce mois » Il est donc sensible que le double nolis n'a été stipulé *qu'en cas de guerre* déclarée & proprement dite, & non pas au cas des hostilités qui étant lors actuelles & connues, ne pouvoient former la matiere d'aucune condition.

Une troisieme preuve se tire de ce qui se passa à Cadix. Lorsqu'on demanda au capitaine la consignation des marchandises dont il s'agit, il répondit qu'il se disposoit à faire voile pour Bordeaux, où il porteroit le sucre, à moins qu'on ne lui payât le nolis sur le pied de 24 den.

Son Systême du double nolis n'avoit donc pour fondement qu'une prétendue *disposition à faire* voile pour Bordeaux, mais il n'eut pas la pensée de dire que le double nolis lui fût dû, à cause des simples hostilités avant la guerre déclarée. Il reconnoissoit qu'il falloit continuer le voyage depuis la déclaration de guerre, pour acquérir le double fret. Tel étoit le pacte de son connoissement, & tel étoit le plan de ses défenses pardevant le Consul de la nation.

Il faut donc tenir pour certain, que dans l'espece particuliere, on n'a pas dû donner à la clause *en cas de guerre*, la même force qu'à celles qui parloient des *hostilités*; parce que l'intention des parties à été de distinguer ces deux objets, & que les contrats ne peuvent jamais s'étendre au-delà des bornes que les parties elles-mêmes ont voulu circonscrire.

OBJECTION. La guerre fut déclarée le 18 Mai 1756. Le capitaine *se disposoit* à faire voile pour Bordeaux. On a cependant voulu recevoir à Cadix les marchandises dont il s'agit: il est donc juste qu'on paie le nolis, stipulé *en cas de guerre.*

RÉPONSE. 1°. La véritable destination du capitaine étoit pour Marseille. La preuve de ce fait est consignée dans la Sentence du Consul de la nation, où l'on trouve ces paroles: » Nous » nous sommes fait représenter le Consulat du » capitaine, dans lequel il est fait mention des » motifs qui l'ont obligé de relâcher à Cadix; » entr'autres choses que le 9 du même mois » de Mai, étant sur le Cap Trafalgar, il fut » averti par les bâtimens catalans, des risques » qu'il couroit d'être pris au passage du Détroit: » *Preuve qu'il ne faisoit pas route pour Bor» deaux,* mais pour Marseille, pour où d'ailleurs » tout son chargement étoit destiné, n'ayant pro» duit que le seul connoissement desdires cent » barriques, trois quarts sucre, qui fasse men» tion de l'alternative des ports de Marseille ou » Bordeaux.

Il est donc incivil que le capitaine demande une réduplication de nolis, pour un voyage qu'il n'a ni fait, ni eu intention de faire.

2°. Changeons la these; si l'on eût voulu contraindre le capitaine de faire voile pour Bordeaux, l'auroit-il fait? auroit-il pu le faire?

Il ne l'auroit ni fait, ni pu le faire, puisque sa destination n'étoit pas pour Bordeaux, & que la guerre alors déclarée ne lui permettoit de mettre en risque le vaisseau sans un nouvel ordre des armateurs, qu'il n'avoit pas, & que la prudence n'étoit pas de lui donner. En effet, ce navire fut de nouveau armé à Cadix, & en partit sous pavillon Espagnol.

Il y a plus; la Sentence de l'Amirauté du

Fort-Royal, dont le capitaine étoit porteur, lui auroit fourni une exception victorieuse, qui l'eût dispensé d'aller à Bordeaux. Le cas *de guerre* déclarée, prévu par cette Sentence, étoit un *événement d'extraordinaire* qui l'autorisoit d'aborder, & de s'arrêter en Europe *au premier port* ami. Ainsi le capitaine se trouvant à Cadix en sûreté, auroit fait valoir ce Jugement pour ne point s'exposer à de nouveaux risques.

Or la loi doit être égale ; s'il est vrai qu'on ne pouvoit point obliger le capitaine à faire voile pour Bordeaux, en lui offrant le double nolis, il s'ensuit qu'il ne peut prétendre ce double nolis sous prétexte d'une disposition imaginaire de faire voile pour Bordeaux, où il n'a jamais eu idée de se rendre ; car les obligations contenues dans un connoissement, lient également les chargeurs & le capitaine, ainsi que nous l'apprennent le Consulat de la mer, chap, 83, 87 & 100, l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, titre 5, article 5. *Stymannus*, *p. 517. Targa*, *p. 104 Cleirac*, *p. 295*, *n. 11*, qui établissent cette regle ; que les chargeurs sont obligés envers le patron, de la même maniere que celui-ci l'est envers eux.

3°. Le double nolis stipulé dans le connoissement, devoit être le prix des risques que le capitaine auroit eu à recourir depuis la guerre déclarée, & ce nolis étoit de toute autre nature que celui stipulé en cas qu'il n'y eût point eu de déclaration de guerre. De sorte que pour donner naissance au double fret, il falloit que les nouveaux risques qu'on avoit prévus eussent commencé ; mais tant que le vaisseau étoit dans le port de Cadix, les nouveaux risques n'avoient pas encore commencé, & les choses étoient à cet égard dans leur état primitif.

Avant que de poursuivre le raisonnement que nous faisons ici, & pour rendre nos idées plus sensibles, transportons-nous au Fort-Royal dans le temps que le vaisseaux alloit mettre à la voile. Si alors les chargeurs eussent voulu retirer leurs marchandises déjà chargées, ils auroient pu les retirer *en payant la moitié du fret*, suivant l'art. 6, titre du fret ou nolis. Mais cette moitié du fret n'auroit été que de six deniers ; & l'on n'auroit pas écouté le capitaine qui auroit prétendu la moitié du double fret, parce que ce double fret n'avoit pas encore pris naissance.

Or, les chargeurs au lieu de retirer les marchandises dans le lieu du chargement, les ont retirées, si l'on veut, *pendant le voyage*. Quelle étoit leur obligation ? L'article 8 du même titre leur imposoit la nécessité de payer *le fret* entier. Mais ce fret entier étoit celui qui étoit alors actuel, & non celui qui n'avoit pas encore reçu l'être, & qui ne pouvoit le recevoir que dans le cas où le vaisseaux se fût exposé aux nouveaux risques prévus par le connoissement.

Ainsi, quand même le capitaine Antoine auroit été dans une sincere disposition d'aller à Bordeaux, il n'auroit pas pu priver les chargeurs du droit que l'Ordonnance leur donnoit de retirer leurs marchandises, en payant *le fret entier* au taux qui étoit alors courant vis-à-vis des parties.

Toutes ces considérations ont porté le Tribunal à débouter le capitaine de sa demande.

DÉLIBÉRÉ à Marseille le 19 Février 1759.

Signé, EMERIGON, Avocat.

La soumission des parties aux arbitres. Jamais on n'y manque dans les polices d'assurances, mais le Commentateur n'en a pas moins eu tort de conclure que sans cela la police seroit nulle : il n'a pas pris garde à l'article 70 ci-après, qui suppose nécessairement qu'une police peut être valable sans soumission à l'arbitrage.

Et généralement toutes les autres conditions, de maniere qu'aucune des parties ne seroit pas recevable à soutenir qu'il auroit été fait d'autres conventions que celles portées par la police, & à demander à en faire preuve par témoins; & cela quand il s'agiroit d'une somme ou valeur moindre de 100 liv. à cause de la regle de droit. *Contra scriptum testimonium*, *testimonium non scriptum non fertur*, & de la disposition formelle de l'Ordonnance de 1667, titre 20, article 2.

Le contrat d'assurance est donc susceptible de toutes les clauses & conditions que l'on veut y insérer, pourvu toutefois qu'elles ne blessent point les bonnes mœurs, la nature & l'essence de ce contrat, ni le droit public irritant & prohibitif. Ainsi il est permis de déroger à notre Ordonnance, par rapport aux articles non négatifs; & c'est ce que prouvent plusieurs articles de ce

titre, entr'autres les 6, 18, 28, 33 & 64; ce qui étoit défendu néanmoins par l'article premier des assurances d'Amsterdam, dans Cleirac, pag. 363.

Au rang des clauses vicieuses & illicites, on peut mettre celle par laquelle il est stipulé quelquefois que les effets chargés en retour des isles, estimés suivant leur valeur aux isles, ne seront sujets à aucune réfraction ou déduction, sous prétexte qu'ils pourroient valoir moins en France. La raison est, qu'il est extrêmement rare, sur-tout en temps de paix, que les retours des isles ne perdent pas considérablement en France; & qu'en quelque temps que ce soit, il est de notoriété que sur les especes d'or & d'argent, il y a un tiers de perte. En cette partie du moins la clause n'est donc pas supportable; & à l'égard des marchandises, la légitimité de la clause devroit dépendre des circonstances du commerce.

Au surplus, c'est sur les clauses & conditions de la police qu'il faut se régler, sans y rien ajouter, par extension d'un cas à un autre. *Verba assecurationis potissimè sunt ponderanda.* Casa Regis, *passim, præcipuè, disc. 1, n. 1 & 107.* Stymannus, *ad jus maritimum, part. 4, cap. 7, n. 420, fol. 464, decis. Rotæ Genu, decis. 102, n. 5, & decis. 129, n. 5.* Santerna, *Tract. de assec. part. 3, n. 38.*

Cependant comme c'est un contrat de bonne foi, il faut l'interpréter par l'Ordonnance, & l'usage reçu dans le commerce; la présomption étant dans le doute que les parties ont entendu s'y conformer, s'il n'y a été dérogé dans la Police. Casa Regis, *disc. 1, n. 2, & disc. 10, n. 104,* Santerna, *suprà, n. 1 & 55.* Rocus, *pag. 231.*

Quelques Auteurs prétendent que l'on peut revenir contre ce contrat pour cause de lésion, comme Santerna, *part. 5, n. 6.* Casa Regis & autres; mais l'opinion contraire, qui est celle de Stypmannus, *loc. suprà, cit. n. 716 & seq.* est la seule véritable, à cause de l'incertitude de l'événement, & que tout assureur est maître de n'assurer qu'au prix qu'il lui plaît de fixer, comme l'assuré de ne pas s'y soumettre. Voyez Stracha, de *assec. in poëmio, n. 48,* & le passage où il renvoie

Conformément à ce principe, jugé au Parlement de Bordeaux le 2 Septembre 1757, qu'un assuré qui avoit été condamné par Sentence de payer aux assureurs l'augmentation de prime stipulée, en cas de guerre, hostilités ou représailles, & qui avoit acquiescé à la Sentence, n'étoit pas recevable à en interjetter appel dans la suite, & à prendre des lettres de rescision contre les actes qu'il avoit passés, approbatifs de ladite Sentence.

Une observation importante à faire, est que si celui qui signe le premier la police d'assurance, y met quelque modification ou dérogation à certaines clauses de la police, imprimée ou écrite à la main; tous ceux qui signent ensuite sont censés ne l'avoir fait qne relativement à la même modification. Casa Regis, *disc. 1, n. 157.* Stracha *de assec. gloss. 40, n. 2, fol. 80.*

Au reste, une police d'assurance est un papier négociable comme un billet à ordre; elle peut même être négociée comme un billet payable au porteur. Sentence de Marseille du 26 Janvier 1752. Ainsi cette négociation ne peut être regardée comme un simple transport, qui, pour saisir a besoin d'être signifié, d'où il s'ensuit qu'elle transfere de plein droit l'assurance à celui en faveur duquel l'ordre est passé, ou qui s'en trouve nanti, l'ordre étant au profit du

porteur ; & cela au préjudice de tous les créanciers du cédant, & des ſaiſies qu'ils pourroient avoir faites ſur lui : c'eſt ce qui a été jugé par la même Sentence.

Il en faut dire autant d'un connoiſſement de marchandiſes étant au voyage, & d'une facture auſſi de marchandiſes en mer, ou vendues aux colonies, ou autrement éloignées, de maniere que la tradition réelle ne puiſſe s'en faire auſſi-tôt l'endoſſement. Dans tous ces cas, la remiſe de la piece endoſſée vaut tradition, ſans ſignification. Voyez *ſuprà* l'art. 3, tit. des navires.

ARTICLE IV.

POurront toutefois les chargemens qui ſeront faits pour l'Europe, *aux Echelles du Levant, aux côtes d'Affrique; & aux autres parties du monde*, être aſſurés ſur quelque navire qu'ils puiſſent être, ſans déſignation du maître ni du vaiſſeau, *pourvu que celui à qui ils devront être conſignés, ſoit dénommé dans la Police.*

CEt article qui reſtreint l'obligation preſcrite par l'article précédent, de déſigner dans la police d'aſſurance le nom du maître & du vaiſſeau, préſuppoſe le cas où celui qui veut ſe faire aſſurer ignore abſolument ſur quel navire ſes effets pourront être chargés, & par conſéquent le nom du maître ; ce qui ne pouvant convenir à un chargement fait en Europe où la correſpondance eſt réglée, prompte & facile, n'eſt applicable qu'à celui qui ſera fait *aux Echelles du Levant, aux côtes d'Affrique, ou aux autres parties du monde*, de marchandiſes deſtinées pour l'Europe.

On conçoit aiſément, en effet, qu'une perſonne qui a des marchandiſes dans des pays auſſi éloignés, & qui en attend le retour, peut ignorer parfaitement ſur quel navires elles lui ſeront envoyées; & voila pourquoi cet article diſpenſe alors de l'obligation de déſigner le navire & le maître, afin de faciliter l'aſſurance qui, dans ce cas, peut être faite valablement, ſur quelque navire que les effets ſe trouvent avoir été chargés

Il eſt vrai que l'article ajoute, *pourvu que celui à qui ils devront être conſignés ſoit dénommé dans la police;* ce qui eſt conforme à l'art. 2, chap. 12 du Guidon, de la mer : mais comme il ſe peut encore que celui qui veut faire aſſurer les effets qu'il a dans ces pays éloignés, ignore tout de même à qui ils ſeront adreſſés ou conſignés, auſſi bien que le port pour lequel le navire eſt deſtiné, l'uſage a permis de déroger à cette derniere condition de notre article dans la police. De ſorte que l'aſſurance ſera valable s'il ſe trouve que des effets aient été réellement chargés pour le compte de l'aſſuré, juſqu'à concurrence de la ſomme aſſurée, en quelque navire que le chargement ait été fait, & quelque ſoit le port de l'Europe pour lequel il aura été deſtiné. Cela a été trouvé juſte pour donner un libre cours aux aſſurances ſi néceſſaires pour le ſoutien du commerce maritime.

Il eſt entendu néanmoins, pour prévenir les fraudes ou les ſurpriſes, que la police doit exprimer préciſément la partie du monde ou les marchandiſes

doivent être chargées: par exemple, les Echelles du Levant, si c'est-là qu'elles doivent être chargées; ainsi du reste, si ce doit être aux isles de l'Amérique, Mississipi ou en Canada.

ARTICLE V.

SI la police ne regle point le temps des risques, ils commenceront & finiront dans le temps réglé pour les contrats à la grosse par l'article 13 du titre précédent.

IL n'y a point d'observations particulieres à faire sur cet article, puisqu'il se réfere absolument à l'art. 13 du tit. précédent. V. l'art 5, chap. 15 du Guidon.

Le temps où commencent & finissent les risques, est le même à Amsterdam, suivant le modele des polices d'assurances inséré dans Loccenius, *de jure maritimo, l. 2, ch. 5, n. 6, fol. 171 & seq. idem.* L'Ordonnance de Rotterdam, art. 11. On la trouve à la suite du Traité des Avaries de Quintin Weytsen.

ARTICLE VI.

LA prime, ou coût de l'assurance, sera payée en son entier lors de la signature de la Police; mais si l'assurance est faite sur marchandises *pour l'aller & le retour*, & que le vaisseau étant parvenu au lieu de sa destination, il ne se fasse point de retour, l'assureur sera tenu de rendre le tiers de la prime, *s'il n'y a stipulation* contraire.

DE droit & par le sens naturel du terme, la prime, qui est le coût de l'assurance, devroit se payer comptant à l'assureur, & en entier lors de la signature de la police. Cela se pratique en effet, de la sorte dans les pays étrangers & en quelques endroits du Royaume, comme il a été observé sur l'art. premier, Mais ici & en beaucoup d'autres places, la prime ne se paie qu'après la cessation des risques; c'est-à-dire, qu'après qu'elle est acquise sans retour; & cela est tellement d'usage, qu'il n'est pas nécessaire de l'exprimer dans la police.

A Marseille sans stipulation contraire, la prime est exigible aussi-tôt après la signature: Sentence du 23 Mars 1749.

Pour l'aller & le retour. Anciennement la plupart des assurances se faisoient à temps & par mois; sur quoi on peut voir le Guidon de la mer, chap. 1, art. 1 & suiv. aux notes. La prime des mois assurés se payoit toujours d'avance; & si le vaisseau n'étoit pas de tetour dans le temps fixé par l'Assurance, l'assureur n'étoit plus tenu à rien, & conservoit sa prime, sauf la preuve de la perte du navire dans le temps des risques. Mais le plus souvent par une nouvelle convention entre lui & l'assuré, l'assurance étoit prolongée pour un autre temps, moyennant une nouvelle prime aussi payable d'avance.

D'abord cela parut assez avantageux aux commerçans navigateurs, parce qu'ils ne se faisoient guere assurer que pour les mois critiques où la navigation est la plus périlleuse; mais les Juifs, usuriers par état, qui avoient inventé la méthode de l'assurance, surent tellement se dédommager, en exigeant des primes exorbitantes, que l'usage de l'assurance à temps, devenue onéreuse aux assurés, & avec cela sujette à de grandes discussions, s'affoiblit peu à peu, jusqu'à cesser entiérement. Et c'est pour cela que cet usage ne subsistant plus, long-temps même avant la présente Ordonnance, elle n'a parlé en général de l'assurance, que sur le pied qu'on avoit dès-lors coutume de la pratiquer; c'est-à-dire qu'en présupposant qu'elle ne se faisoit réguliérement que pour un voyage entier & déterminé, soit pour l'aller & le retour ensemble, soit pour l'un ou l'autre séparément, sans fixation de temps.

Elle n'a pas néanmoins entendu défendre l'assurance à temps, & la preuve en résulte de l'article suivant; mais malgré cela on ne voit plus d'assurance de cette espece, excepté le cas de la pêche ou d'un armement uniquement destiné pour courir sur les vaisseaux ennemis de l'Etat. On a soin de fixer alors le temps pour lequel l'assureur prend sur lui les risques de la pêche ou de la course; de maniere qu'après le terme expiré, les risques postérieurs ne le regardent plus. Et parce qu'il n'y a rien là que de juste ou de licite dans cette sorte d'assurance, c'est la raison pour laquelle on l'a perpétuellement autorisée.

Mais dans les armemens en guerre & marchandises tout à la fois, l'assurance est à l'ordinaire pour tout le voyage, comme en temps de paix, ou simplement pour l'aller ou pour le retour.

L'orsque l'assurance n'est que pour l'aller, & que le navire est arrivé à bon port au lieu de sa destination, l'assurance est finie, & l'assureur à gagné la prime convenue. Mais si elle est faite pour l'aller & le retour conjointement, la prime n'est acquise en entier à l'assureur, qu'autant qu'il y aura retour du navire, & si le navire étant arrivé à sa destination pour l'aller, il ne se fait pas de retour, la prime n'est gagnée qu'en partie aux termes de notre article; & cela est très-juste, l'assureur n'ayant couru qu'une partie des risques.

Il sembleroit que les risques du retour étant les mêmes que ceux de l'aller, l'assureur ne devroit en ce cas gagner que la moitié de la prime, avec le demi pour cent pour sa signature, à l'égard de l'autre moitié; cependant notre article lui attribue les deux tiers de la prime, en ne l'obligeant d'en rendre que le tiers, s'il l'a perçue d'avance. Mais aussi dans ce cas, il n'est plus question du demi pour cent, dont l'assureur se trouve plus que dédommagé en gagnant les deux tiers de la prime au lieu de la moitié, de laquelle il devroit naturellement se contenter, avec le demi pour cent pour l'autre moitié.

Le retour dont il est parlé dans cet article, où il n'est question que d'une assurance sur marchandises, ne s'entend donc pas du retour du navire simplement, mais du retour du navire avec un chargement qui représente ou remplace les marchandises assurées pour l'aller. Et cela est si vrai, que si les marchandies en retour ne répondent pas à la valeur de la somme assurée, l'assurance sera caduque & frustratoire, jusqu'à concurrence de ce qui manquera au chargement; de maniere que la prime ne sera gagnée qu'à proportion du chargement; & de même réciproquement, en cas de perte du chargement, l'assureur n'en paiera que la valeur, & non la somme entiere

entiere assurée; parce que par la nature de ce contrat, aussi-bien que par celle du prêt à la grosse, tout dépend des risques *activè & passivè*, & que l'on ne peut gagner ou perdre qu'à raison des risques & jusqu'à concurrence, art. 22 des assurances d'Amsterdam : c'est un principe qu'il ne faut jamais perdre de vue.

L'Ordonnance n'a point prévu le cas d'un prêt à la grosse sur marchandises pour l'aller & le retour, dont le retour ne se fait point : faudra-t-il régler sur cet article la portion du profit maritime qui sera acquise au prêteur; c'est-à-dire, lui en attribuer les deux tiers comme à l'assureur ? Cela paroit tout naturel, les deux contrats ayant beaucoup d'analogie entr'eux, & dépendans pour leurs effets des mêmes principes.

Cependant, par argument de l'article 15 du titre précédent, je croirois qu'il doit être libre au prêteur de prendre les deux tiers du profit maritime, en renonçant au change pour le reste, ou de se contenter alors de la moitié du profit maritime, en demandant l'intérêt de l'autre moitié de la somme principale au cours de la place, suivant que l'un ou l'autre parti lui paroîtra le plus avantageux. Voyez l'art. 15 du titre précédent, où l'on a refuté l'opinion qui va à faire gagner au prêteur la totalité du profit maritime.

S'il n'y a stipulation contraire. Le Commentateur ne s'est pas entendu à coup sûr dans ses dernieres observations sur cet article, il y suppose le navire perdu ou pris en allant, tandis que l'article ne parle que du cas où le navire est heureusement arrivé au lieu de sa destination pour l'aller, & qu'il ne se fasse point de retour.

Quoi qu'il en soit, s'ensuit-il de la fin de notre article, que l'assureur, dans le cas supposé, puisse stipuler valablement que la prime lui sera acquise en entier, ou seulement qu'il peut être réglé qu'il en gagnera moins de deux tiers? Par exemple qu'il n'en aura qu'une moitié, comme n'ayant couru les risques que pour moitié.

Cette derniere interprétation peut d'autant moins souffrir de difficulté, qu'une pareille stipulation a les principes du droit & de l'équité naturelle pour base. Il ne paroît pas qu'il en soit de même de l'autre, parce qu'elle est opposée au principe vrai que j'ai établi en plusieurs endroits; savoir, que la prime ne peut être acquise que jusqu'à concurrence des risques que l'assureur à courus. Cependant il est des personnes qui pensent que cette restriction, *s'il n'y a stipulation contraire*, doit opérer en faveur de l'assureur comme de l'assuré, & en conséquence que l'on peut stipuler valablement dans une police d'assurance pour l'aller & le retour, une prime liée, avec clause qu'elle demeurera pleinement acquise à l'assureur, que le navire fasse des retours ou non; d'où l'on infere encore que la prime ne sera pas moins sujette à déduction pour le tout, si les effets assurés périssent ou sont pris en allant : ce que je crois véritablement sans difficulté pour ce dernier cas.

Mais, à cela près, je ne puis m'empêcher de dire qu'une pareille convention est injuste au fonds, comme étant contraire à la nature du contrat d'assurance, & qu'elle ne pourroit être légitime en tout cas, qu'autant que dans la réalité la prime liée seroit fixée à un moindre taux que celui qui seroit stipulé naturellement pour l'aller & le retour, si l'assurance étoit faite séparément pour l'un & pour l'autre.

C'est-à-dire, que pour autoriser une pareille clause, il faudroit, par exemple, que la prime liée ne fût que de sept à huit pour cent, tandis que suivant le cours ordinaire elle auroit été de cinq à six pour cent pour l'aller, & d'autant pour le retour, ainsi du reste à proportion.

Après tout, ceux qui font le commerce uniement, ne s'avisent point de ces petites subtilités, qui décelent autant un esprit de cupidité que de tracasserie : ils s'en tiennent bonnement à la disposition de notre Ordonnance, & à l'usage commun, ne croyant pas que la prime liée puisse leur être acquise en plein, lorsqu'il n'y a pas eu de retour, ou que les retours n'ont pas rempli le montant de l'assurance.

S'il s'agit d'une assurance à prime liée, sur la cargaison d'un navire, allant d'abord en guinée, & delà à Saint-Domingue, pour retourner ensuite en France, jusqu'à quelle concurrence la prime sera-t-elle gagnée, si le navire revient de Saint-Domingue sans chargement en retour? Il paroît tout naturel que le gain de la prime excede les deux tiers que donne cet article dans le cas simple de l'aller dans un seul endroit, & du retour sans chargement. Mais jusqu'à quelle quotité la prime sera-t-elle gagnée alors? C'est-là où est l'embarras.

ARTICLE VII.

Les assurances pourront être faites sur le corps & quille du vaisseau, vuide ou chargé, avant ou pendant le voyage, sur les vituailles & sur les marchandises, conjointement ou séparément, chargées en vaisseau armé ou non armé, seul ou accompagné, pour l'envoi ou pour le retour, *pour un voyage entier ou pour un temps limité.*

Toutes ces manieres d'assurer sont licites & d'usage, il ne s'agit seulement que de bien faire attention aux termes de la police d'assurance : car autre chose est d'assurer le corps & quille du navire, ses agrêts, apparaux & vituailles, & autre chose est d'assurer les marchandises qui y sont chargées, puisque l'assurance du vaisseaux n'influe nullement sur les marchandises *& vicissim.*

Si l'assurance étoit faite sur le navire & son chargement, sans distinction, elle porteroit moitié sur le navire, & moitié sur le chargement ; mais cela n'arrive point. On a coutume en cas d'assurance sur le tout, de spécifier une somme sur le navire, & une autre sur le chargement.

L'assurance n'étant que sur le navire, il importe peu qu'il soit chargé ou vuide, puisque l'assureur & l'assuré n'ont que le navire pour objet. Il importe au contraire à l'assureur de savoir si le vaisseau est armé ou non, & s'il doit faire le voyage seul ou accompagné ; parce qu'en temps de guerre la prime est toute autrement considérable, lorsque le navire part seul, que lorsqu'il est sous convoi & escorte : il y a aussi une différence lorsqu'il est bien armé. Ainsi tout cela doit être déclaré par l'assuré dans la police, & sa déclaration doit être conforme à la vérité, sur peine de nullité de l'assurance, suivant les

circonstances. Le moins qui en arriveroit, s'il n'y avoit pas lieu à faire déclarer l'assurance nulle absolument, à raison de la surprise faite à l'assureur, ce seroit d'assujettir l'assuré à une augmentation de prime proportionnée aux risques qu'il auroit fait courir de plus à l'assureur, en lui diminuant l'objet par sa fausse déclaration.

Il est assez ordinaire, lorsque l'on craint une déclaration de guerre, de stipuler que la prime augmentera d'une telle somme, si la guerre survient à temps pour que le navire puisse être de bonne prise. D'autres assureurs vont même plus loin, & stipulent l'augmentation de la prime, même pour le cas de représailles ou de simples hostilités. Voyez *suprà*, art. 2. Lorsqu'on est en guerre, au contraire, & que l'on prévoit le retour de la paix, on peut stipuler tout de même une prime differente. Mais si l'on y manque, la prime telle qu'elle a été stipulée, s'exécute sans augmentation, si elle est faite en temps de paix, quoique la guerre survienne (c'est un point de Jurisprudence dont personne ne doute) & de même sans diminution nonobstant le retour de la paix, ayant été stipulée en temps de guerre.

Telle est la regle des corrélatifs; cependant comme la paix, qui termina la précédente guerre, fut si subite, qu'il n'étoit pas naturel de la prévoir, le Roi, par Arret de son Conseil des 16 Juillet 1748, & 18 Janvier 1749, jugea qu'il étoit de l'équité de modérer les primes d'assurances qui avoient été stipulées immédiatement avant la paix; & cela, sans avoir égard aux représentations faites par les assureurs, que pour les assurances qu'ils avoient faites immédiatement avant la guerre, il ne leur avoit point été payé d'augmentation de prime en proportion, à l'occasion de la guerre survenue.

Ils n'étoient pas en effet dans le cas de parité : 1°. Parce que la guerre est incomparablement plus aisée à prévoir que la paix. Bien des circonstances assurent pour l'ordinaire une guerre prochaine, & rien n'annonce le retour subit de la paix. Aussi long-temps avant la déclaration de la derniere guerre, avoit-on prévu ce fâcheux événement, tant dans les contrats d'affrétement & de prêt à la grosse, que dans les polices d'assurances; au moyen de quoi les assureurs ne pouvoient pas dire qu'ils avoient été surpris.

2°. Quoique la guerre survienne, les navires, qui partent peu de temps après, courent naturellement peu de risques, à l'occasion de la déclaration de guerre, attendu que les ennemis n'ont encore pas eu le loisir d'équiper des navires en course, ou d'établir des vaisseaux en croisiere. Au lieu qu'en pleine guerre, les risques étant imminens de tous côtés, la prime augmente avec eux; au moyen de quoi il est naturel que, venant à cesser par le retour d'une paix imprévue, la prime souffre une réduction proportionnée.

Du même principe d'équité, devoit s'ensuivre la diminution du prix du fret stipulé dans nos colonies, pour le retour de nos marchandises; mais les chargeurs négligerent de se pourvoir, & ils s'en sont bien mal trouvés, la plupart d'entr'eux ayant été obligés de payer un fret qui excédoit quelquefois la valeur des effets dont la paix avoit fait tomber subitement le prix de près de moitié.

Pour un voyage entier ou pour un temps limité. L'Ordonnance n'a donc pas proscrit les assurances à temps précisément. Dans l'usage néanmoins, excepté, comme il a été dit, le cas de la pêche & les armemens pour la course, on ne

voit point de ces aſſurances à temps; mais ſeulement pour un voyage complet, ſoit de l'aller & du retour enſemble, ſoit de l'un ou de l'autre ſéparément.

De droit, l'aſſurance étant ſimple, elle n'a lieu que pour un ſeul voyage, ou pour l'aller ſeulement, s'il n'eſt pas parlé du retour. Loccenius, *de jure marit. lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 6, *fol.* 170. Rote de Gênes, *deciſ.* 63, *n.* 4. Stracha, *de aſſec. gloſſ.* 12, *num.* 3. Santerna, auſſi *de aſſec. part.* 3. *num* 30, & tous les autres Auteurs qui ont écrit ſur la Juriſprudence maritime.

ARTICLE VIII.

SI l'aſſurance eſt faite ſur le corps & quille du vaiſſeau, ſes agrêts, apparaux, armement & vituailles, ou ſur une portion, l'eſtimation en ſera faite par la police; ſauf à l'aſſureur, en cas de fraude, de faire procéder à la nouvelle eſtimation.

IL n'eſt point abſolument néceſſaire de faire l'eſtimation du navire par la police non plus que des marchandiſes, *infrà*, art. 64; & ſans cela l'aſſurance ne ſeroit pas moins valable, pourvu qu'au fonds le navire ne fût pas aſſuré au-delà de ſa valeur. Mais la précaution de l'eſtimation eſt bonne & ſalutaire, pour lever l'incertitude qui reſteroit ſans cela ſur la valeur du navire, pour en faire la comparaiſon avec les ſommes aſſurées.

Cette eſtimation, après tout, ne fait pas loi contre l'aſſureur, qui, en cas de fraude, eſt fondé, par cet article, à faire procéder à une nouvelle eſtimation. *Leg. ſi quis aliam*, 46, §. 2, *ff. de ſolutionibus*, *nam eſtimatio domini non facit verum prætium. Leg. ſi fundum* 81, §. 4, *ff. de legatis*, 1°. art. 10, des aſſurances d'Anvers. Stracha, *de aſſec. gloſſ.* 6, *n.* 5.

Mais il faut qu'il y ait fraude évidente pour que l'aſſureur ſoit reçu à ſe plaindre de l'eſtimation; & la fraude ſera manifeſte ſi l'eſtimation excede du quart, du tiers, & à plus forte raiſon de la moitié, la véritable valeur de la choſe, art. 13, chap. 2 du Guidon de la mer,

Pour éviter tout inconvénient & toute ſurpriſe à cet égard, l'aſſuré, en donnant l'eſtimation de ſon navire, invite les aſſureurs à le faire viſiter, pour juger ſi l'eſtimation eſt juſte ou non, & on a coutume d'inſérer dans la police que les aſſureurs s'en tiennent à l'eſtimation, & la reconnoiſſent ſincere; au moyen de quoi, ſuivant Stracha, *ibid.* ils renoncent à la faculté de requérir une autre eſtimation, & ſe rendent non-recevables à la demander dans la ſuite: Arrêt du 26 Mars 1672, au Journal des Audiences, tom. 3, liv. 6, chap. 21. Du moins, eſt-il vrai, que c'eſt à eux à prouver qu'il y a eu fraude dans l'eſtimation; & ſur ce principe, qui eſt inconteſtable, on ne peut qu'être étonné de ce que le contraire a été jugé à l'Amirauté de la Table de Marbre de Paris, par Sentence du 29 Décembre 1758, au profit du ſieur Jacques Vermonet, aſſureur, contre le ſieur Joſeph le Bœuf & Compagnie, Négocians de cette Ville.

En Angleterre, l'aſſureur n'eſt jamais recevable à conſtater la valeur donnée au navire; de même en Portugal, ſuivant Pereira de Caſtro, *deciſ.* 56, *n.* 10. L'aſſurance y vaut, quoiqu'excédante la valeur du navire & de tout ce qui

a été chargé ou promis d'y charger ; c'est-à-dire, que ni l'assuré ne peut se défendre du paiement de la prime entiere, ni l'assureur de payer la somme entiere assurée, *infrà*, art. 23.

Mais, ce qui doit être observé par-tout, c'est que l'assuré n'est jamais recevable à dire que la chose assurée valoit plus que l'estimation qu'il en a faite par la police, à l'effet de garantir de nullité les assurances qu'il a fait faire au-delà de la valeur par lui fixée : Sentence de Marseille du 5 Août 1751. Il n'y auroit d'exception à cela, qu'autant que, depuis la premiere police, l'assuré auroit fait reconnoître à tous les assureurs que son vaisseau valoit plus, & qu'il y avoit eu erreur dans l'évaluation.

La surprise ou la fraude n'est pas également à craindre dans l'estimation des marchandises, parce que la valeur en doit être prouvée par des factures; lesquelles, avec le connoissement, doivent être conformes à la qualité & à la valeur des effets énoncés dans la police, art. 8 & 9, ch. 2 du Guidon, sans compter que le grand usage du commerce met chaque assureur bien plus en état de juger du prix de chaque sorte de marchandises; que de la valeur du navire.

L'estimation se trouvant fausse, l'assurance n'est pas nulle pour cela ; elle est seulement réductible à la véritable valeur de la chose, sauf la fraude, *infrà*, article 22.

Une observation importante à faire, est, que dans les polices d'assurance, il est assez d'usage de stipuler que l'estimation donnée au navire tiendra & subsistera durant tout le voyage; mais alors l'assuré étant dans le cas de l'abandon de son navire, ne doit-il pas abandonner le fret en même-temps? Voyez *infrà*, art. 15.

ARTICLE IX.

TOus navigateurs, passagers & autres, pourront faire assurer la liberté de leurs personnes; & en ce cas les polices contiendront le nom, le pays, la demeure, l'âge & la qualité de celui qui se fait assurer, le nom du navire, du havre d'où il doit partir, & celui de son dernier *reste*, la somme qui sera payée, en cas de prise, tant pour la rançon, que pour les frais du retour, à qui les deniers en seront fournis, & sous quelle peine.

CEt article, qui ne peut être guere d'usage que pour la navigation dans la Méditerranée, est tiré entiérement du Guidon de la mer, chap. 16, art. 3 & 4 ; à cela près que le Guidon, au lieu de dire qu'il sera stipulé une peine dans la police, veut que l'assureur paie le prix convenu pour la rançon, quinze jours après la preuve rapportée de la captivité, sans attendre le temps fixé après l'abandon & délaissement dans les assurances ordinaires.

Cela est juste, & paroît devoir être suppléé de plein droit.

S'il y a une peine stipulée dans la police, faute de paiement de la rançon dans le terme fixé, elle servira de regle ; mais s'il n'y a point de stipulation à

ce ſujet, l'aſſureur ſera tenu des dommages & intérêts réſultans de la détention du captif, leſquels dommages & intérêts ſeront réglés par des experts, eu égard à la qualité & condition de la perſonne.

Le Commentateur obſerve judicieuſement, que c'eſt la faveur de la religion chrétienne qui a fait introduire & permettre cette ſorte d'aſſurance, dans la vue de procurer une prompte délivrance aux chrétiens pris & réduits en eſclavage par les infideles.

Cela n'empêche pas néanmoins que cette ſorte d'aſſurance ne puiſſe être pratiquée en temps de guerre; c'eſt-à-dire, que quelqu'un ne puiſſe valablement faire aſſurer ſa liberté, à l'effet de ſe procurer une prompte délivrance, au cas qu'il ſoit pris par les ennemis; & alors tout ſera réglé conformément à la diſpoſition du préſent article, & ſuivant ce qui vient d'être obſervé.

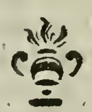
Ce mot *reſte*, emprunté tout de même du Guidon, ſignifie la fin & le terme du voyage.

ARTICLE X.

DÉFENDONS de faire aucune aſſurance ſur la vie des perſonnes.

CETTE défenſe, conforme à l'article 24 des aſſurances d'Amſterdam, à l'article 10 de l'Ordonnance de Rotterdam, & à l'article 2 de celle de Middelbourg, de faire aſſurer la vie des perſonnes, n'eſt pas une loi nouvelle pour nous, puiſque le même Guidon, article 5 dudit chapitre 16, pag. 327 & 328, en obſervant que cette ſorte d'aſſurance étoit pratiquée chez d'autres nations, déclare qu'elle eſt prohibée parmi nous, comme contraire aux bonnes mœurs, & capable de donner lieu à une *infinité d'abus & tromperies*; à raiſon de quoi, ajoute-t-il, ces autres nations ont même été contraintes d'en abolir & défendre l'uſage : ce qui n'étoit pourtant pas encore arrivé au temps de l'Ordonnance de Wisbuy, comme il réſulte de l'art. 66. *in fine*, non plus qu'actuellement en Angleterre.

Comme la défenſe portée par cet article, fondée ſur ce que *nulla eſt eſtimatio hominis liberi*, (Stypmannus, *ad jus marit. part.* 4, *cap.* 7, *n.* 277, *fol.* 455) regarde l'aſſureur auſſi bien que l'aſſuré, & que tous deux doivent ſavoir que le contrat n'eſt pas licite, il s'enſuit qu'une pareille aſſurance étant nulle de droit & par ſa nature, ce n'eſt pas le cas du demi pour cent en faveur de l'aſſureur pour ſa ſignature. *Quod nullum eſt nullum producit effectum.*



ARTICLE XI.

POURRONT, néanmoins, ceux qui racheteront les captifs, faire assurer sur les personnes qu'ils tireront d'esclavage, le prix du rachat, que les assureurs seront tenus de payer, si le racheté faisant son retour est repris, tué, noyé, ou s'il périt par autre voie que par la mort naturelle.

IL faut reconnoître que cet article contient une exception qui déroge formellement, pour le cas prévu, aux défenses portées par l'article précédent, sans s'amuser à chercher des raisons de différence pour les concilier; car, enfin, assurer le prix du rachat du captif, si, faisant son retour, il est tué ou noyé, c'est au fonds assurer sa vie.

Tenons-nous en donc à dire que cela a paru juste au Législateur, & que cela suffit.

Le Commentateur a raison de soutenir que l'assurance, permise par cet article, peut-être stipulée par quiconque a payé la rançon d'un captif, sans exiger que ce soit par quelques religieux de l'un des deux ordres dont l'institut est de racheter les chrétiens esclaves, puisque notre article ne distingue point.

Mais il excepte la mort naturelle afin que l'assureur ne coure les risques que de la mort violente; & rien n'est plus juste, la garantie de la mort naturelle ne pouvant pas raisonnablement faire le sujet d'une police d'assurance.

En conséquence, & par application de la disposition de cet article à un cas semblable, l'usage s'est introduit par rapport aux voyages de Guinée, de faire assurer les noirs captifs, traités à la côte de Guinée, embarqués sur le vaisseau qui a fait la traite, pour être conduits à nos colonies.

Dans ces occasions, la police d'assurance s'étend sur tous les captifs embarqués sur le navire, appartenant à l'armateur assuré, & le plus souvent contient leur évaluation; par tête de negres, negresses, negrillons & negrites.

Il est rare, par rapport à l'armateur, que la police énonce le nombre des captifs, parce qu'il est trop difficile qu'il en soit instruit à temps, & qu'ainsi il ne pourroit faire cette énonciation que par estime. Les seuls officiers du navire, à qui il est permis de traiter un certain nombre de noirs, seroient en état de la faire au juste; mais ils savent se passer de la précaution de faire assurer, par une manœuvre qu'il n'est pas nécessaire de démasquer ici. Quoi qu'il en soit, que le nombre des captifs soit déclaré ou non dans la police, l'assureur prend également sur lui les risques de leur perte, par mort, prise ou autre accident maritime. Mais le cas de la mort naturelle est toujours excepté, conformément à notre article. Au reste, on entend par mort naturelle, non-seulement celle qui arrive par maladie, mais encore celle que le captif se procure lui-même par désespoir, comme il arrive assez souvent. C'est autre chose néanmoins si les captifs sont tués ou jettés à la mer dans une révolte de leur part, alors l'assureur en répond.

ARTICLE XII.

LES femmes pourront valablement s'obliger & aliéner leurs biens dotaux, pour tirer leur mari d'esclavage.

ICI concourent, tout-à-la fois, la faveur de la religion, celle de la liberté & la tendresse conjugale, qui doit naturellement & si justement porter une femme à tirer son mari d'esclavage. C'est par tous ces motifs, que, quoiqu'en pays de droit écrit, les dot des femmes soient inaliénables, & qu'en pays coutumier elles ne puissent s'obliger en général sans autorisation, cet article permet à la femme mariée, tant en pays de droit écrit, qu'en pays coutumier, d'obliger ses biens & de les vendre, pour payer la rançon de son mari; & en cela, au reste, il ne fait que confirmer la disposition du droit à cet égard, le sentiment des Auteurs, & la Jurisprudence des Arrêts.

On est même allé plus loin, & l'on a permis tout de même à la femme mariée de s'obliger pour tirer son mari de prison, quoique la rigueur de la prison n'ait rien de comparable à l'esclavage; & dans l'un & l'autre cas, il n'importe que la femme soit mineure ou majeure. Les autorités à ce sujet sont rapportées sur l'art. 23 de la coutume de la Rochelle, n. 9.

ARTICLE XIII.

CELUI qui, au refus de la femme, & par autorité de Justice, aura prêté deniers pour le rachat de l'esclavage, sera préféré à la femme sur les biens du mari, sauf pour la répétition de la dot.

QUELQUE pressant que soit le devoir qui engage une femme à sacrifier ses biens pour acquitter la rançon de son mari, la loi n'a pourtant pas voulu lui en faire un commandement rigoureux & indispensable. Elle peut donc refuser de faire ce sacrifice, aux risques de se couvrir de honte & d'opprobre, si elle est en état de dégager son mari, sans se mettre trop à l'étroit.

En ce cas, sur son refus, qui doit être constaté par un acte signé d'elle, ou en jugement sur une assignation qui lui sera donnée à cette fin, par quelqu'un qui s'intéressera au rachat de l'esclavage, ce quelqu'un pourra se faire autoriser par justice à prêter des deniers pour la rançon, ou à la payer lui-même; & pour prix de sa générosité, cet article, par une disposition souverainement juste & équitable, le préfere pour son remboursement à la femme sur les biens du mari, à l'exception toutefois de la dot de la femme; c'est-à-dire, qu'à la dot près, dont la répétition est regardée comme plus privilégié, la femme n'aura rien à prétendre sur les biens de son mari, pour son augment de dot & ses autres avantages nuptiaux, qu'après le remboursement du prix de la rançon.

D'abord, il paroît surprenant qu'en pareil cas la femme conserve le privilege

lege de sa dot, au préjudice de celui qui a payé la rançon, & du privilege attaché à la faveur d'un acte aussi généreux, & qui fait tant d'honneur à l'humanité, sur-tout Mornac sur l'authentique *si captivi*, au Code *de Episcop. & Cleric.* ayant dit, *redemptor captivi prefertur omnibus creditoribus etiam viduæ, quamvis illa sit prior tempore* : mais cela étoit une suite naturelle de la liberté laissée à la femme de refuser de s'obliger pour payer la rançon de son mari, puisque cette liberté lui auroit été indirectement ôtée ou rendue inutile, si un tiers prêtant à sa place avoit été préféré à la dot pour son remboursement.

Au reste, comme la dot n'est pas moins favorable en pays coutumier qu'en pays de droit écrit, à cela près que l'aliénation n'en est pas interdite en pays coutumier; il faut dire qu'en pays coutumier, la femme, pour ses droits dotaux, reprises de rigueur & remplois, sera également préférable au créancier de la rançon, & que ce ne sera que pour ses autres conventions matrimoniales, dons & avantages, qu'elle passera après ce créancier.

Encore faudra-t-il, aux termes de cet article, que le créancier ait été autorisé par justice à payer la rançon; autrement, & s'il l'eût fait sans cette précaution, quoique naturellement sa créance seroit toujours privilégiée, il ne pourroit exercer son privilege que contre les autres créanciers, & nullement au préjudice de la femme, tant qu'il lui seroit dû quelque chose pour achever de la remplir de ses conventions matrimoniales, dons & avantages. Cela paroît rigoureux à la vérité; mais en pareil cas, le créancier de la rançon doit s'imputer de ne s'être pas conformé exactement à la disposition de cet article.

ARTICLE XIV.

POURRONT aussi les mineurs, *par avis de leurs parens*, contracter semblables obligations, pour tirer leur pere d'esclavage, sans qu'ils puissent être restitués.

LA cause d'une telle obligation est trop naturelle & trop légitime pour qu'un enfant mineur fût recevable à s'en faire relever sous aucun prétexte.

On peut ajouter aux loix citées à ce sujet, par le Commentateur, l'authentique *si captivi* au cod *de Episcop. & Cler.* qui non-seulement déclare majeur à l'effet de contracter un pareil engagement, le mineur âgé de dix-huit ans; mais encore le soumet à l'exhérédation & le prive de la succession du captif, de même que tout autre héritier institué parent ou étranger, s'il néglige de pourvoir au paiement de la rançon.

A l'exemple de la femme mariée, ce n'est pas seulement pour retirer son pere de captivité, que la jurisprudence des Arrêts a permis de tous temps à l'enfant mineur de s'obliger; elle l'a autorisé à s'obliger tout de même pour le délivrer de prison; mais on ne peut l'y contraindre, quoique Carondas liv. 4 de ses réponses ch. 16, rapporte un ancien Arrêt qui ordonna la vente des biens des enfans mineurs pour tirer leur pere de prison. V. le Commentaire sur l'art. 24 de la coutume de la Rochelle. n. 196.

Par avis de leurs parens. L'avis des parens n'eſt point néceſſaire ſi le mineur eſt émancipé & jouiſſant de ſes droits ; il eſt utile ſeulement pour empêcher que dans le réglement du prix de la rançon on abuſe de la foibleſſe du mineur & de ſa tendreſſe pour ſon pere.

Si le mineur n'eſt pas émancipé, c'eſt-là qu'il faut néceſſairement un avis de parens, pour autoriſer le tuteur à payer la rançon juſqu'à une certaine ſomme & à emprunter à cette fin ; mais alors cet avis de parens doit être homologué en juſtice pour avoir ſon effet, comme dans tous les autres cas où il faut un avis de parens.

ARTICLE XV.

LES propriétaires des navires ni les maîtres ne pourront faire aſſurer le fret à faire de leurs bâtimens ; les marchands, *le profit eſpéré de leurs marchandiſes*, ni les gens de mer leurs loyers.

IL en eſt de même en cas de prêt à la groſſe aventure, art. 4 du tit. précédent, parce que les raiſons ſont les mêmes.

La ſeule différence qu'il y a par rapport aux loyers des matelots, c'eſt que du conſentement du maître, ils peuvent être affectés à un emprunt à la groſſe juſqu'à la moitié ; au lieu que par cet article, conforme à l'article 9 des aſſurances d'Anvers, au onzieme de celles d'Amſterdam, & à l'avis de Stypmannus, *ad jus marit. part. 4, c. 7, n. 281, fol. 455*, (de même encore à l'Ordonnance de Middelbourg, art. 6, qui eſt à la ſuite du traité des avaries de Quintin Weitſen,) il eſt défendu d'en faire aſſurer aucune portion. Sans cela il étoit naturel de penſer que l'aſſurance juſqu'à la moitié auroit pu s'en faire également du conſentement du maître.

Comme l'Ordonnance, en défendant de prendre deniers à la groſſe ſur le fret, ou de le faire aſſurer, ne parle que du fret à faire préciſément ; c'eſt-à-dire, du fret qui ne peut être gagné qu'à l'arrivée du navire à ſa deſtination, & à bon port, qu'il y ait déjà un affrétement fait ou non ; il s'enſuit que ſi le fret eſt déclaré acquis par la charte-partie ou contrat d'affrétement, comme cela eſt permis par la clauſe finale de l'art. 18 du tit. 3 ci-deſſus, & que cela ſe pratique quelquefois, ſur-tout dans les voyages pour nos iſles, le Miſſiſſipi & le Canada, quoique les marchandiſes viennent à périr ; il s'enſuit, dis-je, qu'on peut valablement faire aſſurer ce fret acquis. C'eſt donc de cette maniere qu'il faut entendre l'article premier du ch. 15 du Guidon ; c'eſt-à-dire, qu'il doit être cenſé ne défendre l'aſſurance que ſur le fret à faire, Auſſi la note ſur le même article ne convient-elle qu'à un fret à faire, non encore gagné ou acquis.

On conçoit néanmoins que ce n'eſt que le marchand qui a payé ou promis payer ce fret ſtipulé acquis, qui puiſſe le faire aſſurer, en le joignant aux autres dépenſes de ſon chargement ; & qu'à l'égard du propriétaire du navire, il n'eſt pas queſtion de faire aſſurer de ſa part ce fret acquis, puiſqu'il l'a déjà gagné, indépendamment du ſort du navire, & des marchandiſes de ſon char-

gement. On ne peut faire assurer en effet que ce qui est en risque, & il n'y a plus de risque en cette partie pour lui, si ce n'est qu'ayant reçu des billets pour son fret, il se peut faire que les débiteurs deviennent insolvables. Mais il n'y a pas là matiere à assurance : du moins seroit-il ridicule de se faire assurer par un tel motif.

Ce que le propriétaire & armateur du navire peut faire assurer alors, c'est la valeur de son navire, avec tout ce qu'il lui en a coûté pour la mise hors; & l'avantage qu'il trouve, en stipulant le fret acquis, c'est qu'il n'est point obligé d'en déduire le produit sur la valeur de son navire, à l'effet de ne pouvoir faire assurer que le surplus. Mais s'il arrive ensuite que le navire périsse, & que les marchandises soient sauvées en tout ou en partie, que faudra-t-il penser alors du fret acquis ?

Je ne doute nullement que cet armateur assuré, en faisant l'abandon du navire, ne soit tenu d'abandonner tout de même ou de rapporter ce fret jusqu'à concurrence des marchandises sauvées. La raison est que ce fret étant dû au navire comme un fruit qui le suit de nature de chose, jusqu'à un nouveau chargement qui le remplace, est censé faire partie de sa valeur, & que ce n'est qu'en vue du fret qu'il peut faire, que le prix donné au navire à son départ peut légitimement être stipulé toujours subsistant durant tout le voyage.

L'assuré auroit beau dire que le fret lui étant acquis, il n'est pas tenu d'en faire l'abandon avec le navire ; l'assureur seroit fondé à lui répondre, ou le rapport du fret est indispensable de votre part, ou je ne dois vous payer que la valeur effective de votre navire au temps qu'il a fait naufrage.

Il seroit en effet contre toute équité que l'assuré exigeât la valeur donnée à son navire qui a nécessairement diminué de prix, par le temps qu'il a resté au voyage, par la consommation des vituailles, & par les gages de l'équipage, sans qu'il fût obligé de faire raison du fret appartenant au navire, jusqu'à concurrence des marchandises sauvées. C'est-là une sorte d'indemnité due à l'assureur en considération de l'obligation qu'il contracte de payer la valeur donnée au navire nonobstant le dépérissement naturel & inévitable auquel il est sujet ; obligation qui sans cela seroit absolument injuste & illicite.

Il faut observer néanmoins, que je n'assujettis l'assuré au rapport du fret, que jusqu'à concurrence des marchandises sauvées, parce qu'en effet l'assureur n'a pas autre chose à prétendre; de sorte que si les marchandises étoient perdues avec le navire, il n'y auroit aucun rapport de fret à faire. En pareil cas, il ne seroit pas recevable à excepter du fret stipulé acquis & à l'envier à l'armateur assuré, la stipulation lui étant étrangere & avec cela absolument indifférente, puisqu'à son égard les choses sont au même état que si le fret n'eût été stipulé qu'à la maniere accoutumée; c'est-à-dire, payable seulement en cas d'arrivée du navire à bon port.

Dans cette supposition donc des marchandises péries avec le navire, comme l'assureur n'a pas de fret à demander, ce n'est point à lui à examiner si le fret a été payé d'avance ou non; il n'est pas partie capable pour cela. Nul n'est recevable à se plaindre d'une convention qu'autant qu'elle blesse ses intérêts. Ici l'assureur n'en souffre nullement, puisque c'est tout de même pour lui que si elle n'eût pas été faite.

Ce n'est que lorsqu'on a sauvé les marchandises qu'il peut attaquer la con-

vention, comme n'ayant pu lui préjudicier, parce qu'alors il y a véritablement intérêt ; & c'eſt pour cela auſſi qu'il eſt fondé à demander le rapport du fret à proportion de la quantité des marchandiſes ſauvées.

Mais ſur quel pied ? Sera-ce au taux réglé par la convention, ou eu égard à la valeur ordinaire du fret pour des voyages de la même nature ? Il me paroît hors de doute, que c'eſt ſur ce dernier taux ; par cette même raiſon que la convention n'a pu préjudicier à l'aſſureur.

Quelqu'un dira peut-être qu'à ce compte, il vaudroit mieux pour l'armateur aſſuré que tout pérît, puiſqu'il conſerveroit alors ſon fret acquis, j'en conviens ; mais la déciſion ne doit pas changer pour cela, & ſi l'on ajoute qu'il peut arriver delà que les gens de l'équipage pour le favoriſer auront moins d'ardeur à ſauver les marchandiſes; je réponds que non-ſeulement la crainte d'un crime ne doit pas empêcher de ſe tenir aux regles de la juſtice ; mais encore que les gens de l'équipage ont trop d'intérêt à ſauver les marchandiſes, puiſque le fret qu'elles doivent, eſt affecté au paiement de leurs gages, pour qu'il y ait lieu de craindre qu'ils n'en ſauve pas le plus qu'il ſe pourra.

Et qu'on n'oppoſe pas, qu'en cas de fret ſtipulé acquis, ils n'ont rien à y prétendre, & par conſéquent plus d'intérêt à ſauver les marchandiſes ; ce ſeroit une erreur manifeſte, le bon ſens ne permettant pas de penſer que l'armateur, par une telle convention, ait pu ravir aux gens de l'équipage, l'une des deux ſûretés que la loi leur donne pour le paiement de leurs gages.

Or, ſi nonobſtant toute ſtipulation de fret acquis, le fret doit être rapporté au profit des gens de l'équipage, juſqu'à concurrence des marchandiſes ſauvées, c'eſt un argument de plus pour confirmer la déciſion ci-deſſus portée en faveur des aſſureurs, qui en cette partie repréſentent l'équipage & exercent ſes droits, comme tenus de lui payer ſes gages juſqu'à la concurrence de la valeur des débris du navire & du fret; en telle ſorte qu'ils ne peuvent profiter que de l'excédant s'il s'en trouve. V. *infrà* art. 47. *in fine*, où eſt cité un Arrêt d'Aix du 23 Juin 1734.

Le profit eſpéré. Parce que ce profit eſpéré eſt auſſi incertain que le fret à faire ; mais ſi le profit eſt déjà fait & acquis, c'eſt autre choſe. Par exemple, un navire eſt deſtiné avec ſa cargaiſon pour St. Domingue ; & il eſt aſſuré tant pour le retour que pour l'aller. Arrivé à St. Domingue, ſa cargaiſon eſt vendue avec un bénéfice conſidérable, de maniere que ce qui en eſt provenu chargé en retour, vaut le double de ce qui avoit été chargé en allant. Rien n'empêche alors de faire aſſurer cette augmentation ſurvenue & ajoutée au premier fonds de la cargaiſon ; comme formant un nouveau capital juſqu'à concurrence; c'eſt auſſi ce qui ſe pratique tous les jours.

Par identité de raiſon ; ſi c'étoit un navire deſtiné pour la côte de Guinée, & delà pour Saint-Domingue, & que l'armateur informé à temps du ſuccès de la traite à la côte de Guinée, en Negres & en poudre d'or, pût juger à peu près du bénefice de la traite ; rien ne l'empêcheroit tout de même de faire aſſurer comme un nouveau fonds cette augmentation du premier fonds de ſa cargaiſon, puiſque dans la réalité c'eſt un profit déjà fait & acquis, & qu'on ne peut pas le conſidérer comme un profit eſpéré ſimplement, ſous prétexte que les Negres peuvent mourir de mort naturelle. Cet événement, en effet, ne peut être mis qu'au rang des avaries auxquelles toutes ſortes de

marchandises sont sujettes ; ce qui n'empêche pas qu'elles ne soient toutes susceptibles d'assurances, sur le pied de leur véritable valeur, sauf à distinguer les avaries qui sont pour le compte des assureurs de celles qui ne les regardent pas. Ainsi, dans l'hypothese d'une assurance sur une cargaison de Negres, la mort naturelle des Negres ne regardera pas les assureurs ; mais ils répondront de leur mort violente, arrivée par accident, naufrage, révolte, &c. de même de la prise qui pourra être faite du navire, comme il a été montré sur l'art. 11 ci-dessus.

Les exemples de ces sortes d'assurances sont assez fréquens pour faire juger de leur légitimité. Ces exemples seroient même beaucoup plus communs, si les Armateurs étoient plus souvent instruits du succès de la traite de leurs navires à la côte de Guinée lorsqu'ils en partent ; mais il se trouve ordinairement qu'ils ne l'apprennent que par la même voie qui leur annonce l'arrivée de leurs navires à St. Domingue. Cependant il n'en est pas moins vrai de dire que le bénéfice de la traite peut être assuré, non comme un profit simplement espéré, mais comme un profit réellement déjà fait & acquis. Ceci reviendra encore sur l'art. 47 ci-après, où sera discuté le point de savoir, si l'assuré est obligé d'abandonner un pareil profit aux assureurs du premier capital seulement.

Ce n'est point, au reste, faire assurer un profit à faire, que de faire assurer une prise déjà faite, quoique dans la vérité la prise ne soit sûrement acquise que lorsqu'elle est conduite dans un port du Royaume, On peut donc légitimement faire assurer une prise en mer, & alors l'assureur répond de la reprise comme des autres accidens maritimes. Ainsi jugé par Arrêt du Parlement d'Aix du mois de Mai 1749, il s'agissoit de quatre navires Anglois pris par le capitaine Vigoureux, commandant le corsaire la Junon de Bayonne ; lesquels navires avoient été repris après l'assurance.

ARTICLE XVI.

FAISONS défenses à ceux qui prendront deniers à la grosse, de les faire assurer, à peine de nullité de l'assurance, & de punition corporelle.

LA raison d'une défense aussi rigoureuse est sensible. Celui qui prend deniers à la grosse sur un chargement déterminé & jusqu'à concurrence de sa valeur, ne court aucun risque pour ce chargement, puisque tous les risques sont pour le compte du prêteur. L'emprunt ne peut donc en pareil cas, faire assurer ces mêmes deniers, ou le chargement qui est affecté, que dans un esprit de fraude.

Mais si le chargement excede la valeur des deniers pris à la grosse, rien n'empêche l'emprunteur de faire assurer cet excédent. Alors *quid juris* entre le prêteur à la grosse & l'assureur, en cas de naufrage ? *vide* l'art. 18 du titre précédent.



ARTICLE XVII.

DÉFENDONS aussi sous pareille peine de nullité, aux donneurs à la grosse de faire assurer le profit des sommes qu'ils auront données.

PAR la raison contraire que le prêteur à la grosse court le risque de sa somme principale, il lui est permis de la faire assurer; mais il lui est expressément défendu de faire assurer le profit maritime, parce que ce profit qui est toujours considérable, ne peut être légitime qu'à raison des risques qu'il court de perdre tout.

Delà il s'ensuivroit, ce semble, qu'il ne devroit pas plus lui être permis de faire assurer le capital, puisque par le moyen de l'assurance, la raison fondamentale du gros profit maritime, cesse & ne subsiste plus; mais on a considéré que l'assurance ne mettant son capital à couvert qu'à la déduction de la prime, & que cette prime, assez souvent allant à la moitié du profit maritime, il n'y avoit point d'inconvénient ni d'usure à lui laisser l'excédent de ce profit maritime. Quoiqu'il en soit l'assurance du capital est licite, puisque l'Ordonnance l'autorise.

En Italie, il est permis de faire assurer le profit comme le principal. Casa Regis, *disc.* 1, n. 123 & *disc.* 14. n. 12. *Idem.* Rocus, pag. 241. Le Commentateur n'a pas mieux entendu cet article que le précédent.

La nullité que l'un & l'autre prononcent, n'empêchera pas l'assureur de gagner le demi pour cent pour sa signature, s'il n'a su le vice de l'assurance par l'énonciation de la police ou autrement, art. 14 des assurances d'Anvers.

Au reste, la nullité prononcée par cet article, n'est pas absolue comme celle portée par l'article précédent; elle n'est que relative au profit maritime, & n'empêche pas que l'assurance ne subsiste pour le capital. Il en est à cet égard comme d'une donation qui excede ce que la loi permet de donner, la donation n'est pas nulle pour le tout, mais elle est réductible simplement à la portion, dont la disposition est libre ou licite.

ARTICLE XVIII.

LES assurés courront toujours risque du dixieme des effets qu'ils auront chargés, s'il n'y a déclaration expresse dans la police, qu'ils entendent faire assurer le total.

CET article en permettant de faire assurer le total des effets chargés dans un navire ou de chaque chargement particulier; sans déduction du dixieme, déroge aux anciennes loix, des us & coutumes de la mer. Art. 11, ch. 2, & art. 3 & 15 du Guidon. Ordonnance de Middelbourg, art. 3, assurances d'Anvers, art. 11, & art. 2 & 15 des assurances d'Amsterdam. Kuricke *Diatriba*

de assec. fol. 834, n. 3. Casa Regis *disc.* 1, *num.* 32; les Ordonnances de Barcelone & d'Espagne vont même plus loin, en ce qu'elles défendent de faire assurer plus de sept huitiemes en général, & plus des deux tiers pour les voyages des Indes.

Quelques-uns prétendent que cet article ne regarde que l'armateur & nullement les autres marchands chargeurs, à l'égard desquels il n'est pas nécessaire qu'ils déclarent dans la police d'assurance, qu'ils entendent faire assurer le total, sans courir risque du dixieme; mais il se trompent, cet article ne distinguant point, non plus que les autres autorités que l'on vient de citer. Cette idée d'ailleurs est incompatible avec la disposition de l'article suivant, qui est une exception de celui-ci, & qui suppose des assurés autres que ceux qui sont dans le vaisseau, ou qui en sont propriétaires; par conséquent des marchands chargeurs d'effets indépendans de la cargaison, tenus de droit de courir risque du dixieme, s'il n'y a stipulation contraire.

Dans le cas où l'assuré doit courir risque du dixieme, s'il a fait assurer tout à la fois son intérêt dans le navire & les effets qu'il y a chargés, il suffit qu'en réunissant la valeur de sa portion dans le navire à celle des effets du chargement, il y ait un dixieme excédant les sommes assurées. Mais s'il a fait assurer séparément sa portion dans le navire & ses effets; comme ce sont alors deux contrats & deux objets différens, il faut que le dixieme se trouve libre sur l'un & l'autre objet; de maniere que s'il ne se trouve pas sur l'un, ce qui y manquera, ne pourra être compensé par ce qu'il y aura d'excédant sur l'autre. Ainsi jugé par Sentence arbitrale à Marseille le 11 Septembre 1749.

L'espece étoit telle. Un propriétaire de navire avoit d'abord fait assurer, sur le corps du vaisseau, une somme qui n'alloit qu'au tiers de sa valeur. Ensuite il fait assurer sur les facultés; c'est-à-dire, sur la cargiason, une somme qui en absorboit absolument la valeur. Le navire pris, les assureurs sont inquiétés, & ceux-ci demandent la distraction du dixieme des effets assurés. L'assuré prétendoit de son côté, & qu'il falloit joindre la valeur de son navire à celle de ses marchandises, & que par-là il se trouveroit que sur le tout il avoit couru le risque du dixieme & au-delà; mais parce qu'il s'agissoit de deux assurances qui avoient des objets distincts & séparés, il fut jugé avec raison par la Sentence arbitrale, que les assureurs sur les facultés, ne doivent payer qu'à la déduction du dixieme du prix de ces mêmes facultés.

ARTICLE XIX.

ET si les assurés sont dans le vaisseau, ou qu'ils en soient les propriétaires, ils ne laisseront pas de courir risque du dixieme, encore qu'ils aient déclaré faire assurer le total.

ET si les assurés sont dans le vaisseau. En ce cas, ils courent risque du dixieme des marchandises, quoiqu'ils aient déclaré faire assurer le total; afin que cet intérêt du dixieme les engage à veiller à la conservation du total, soin qui pourroit ne les point occuper du tout, s'ils ne couroient aucun risque.

Ou qu'ils en soient les propriétaires. C'est-à-dire, du vaisseau en tout ou en partie, & alors ceci regarde aussi bien l'assurance faite sur les marchandises que celle faite sur le corps & quille du navire ; de maniere que les propriétaires ne peuvent faire assurer en entier & sans courir risque du dixieme, qu'ils soient dans le navire on non.

A la vérité, on n'en voit pas la raison lorsqu'ils ne sont pas dans le navire, à moins qu'on ne dise que le maître, qui est nécessairement de leur choix, les représente : mais enfin la décision est portée, & il seroit très-juste de la suivre. L'usage s'est établi néanmoins de déroger à l'Ordonnance, même en cette partie dans les polices d'assurances. On va encore plus loin, & il se fait des assurances, aux termes desquels les assureurs s'obligent de payer la somme entiere assurée en cas de perte, sans même aucune déduction de prime. V. l'art. suivant.

Le dixieme au reste, dans le cas où l'assuré en doit courir le risque, se regle de maniere, que l'assuré peut joindre le coût de l'assurance au prix de l'achat des marchandises & des frais faits pour le chargement, ou la valeur donnée au navire, & de ce total on distrait le dixieme pour le compte & risque de l'assuré. Art. 9, ch. 2 & art. 3 & 15, ch. 15 du Guidon ; art. 2 des assurances d'Amsterdam; ce qui doit avoir lieu que la prime ait été payée d'avance ou non.

Il faut observer encore que dans le cas où l'assuré aura dû nécessairement courir le risque du dixieme, l'assurance qu'il aura fait faire de la totalité ne sera pas nulle pour cela, s'il n'y a fraude comme la Chambre d'assurance de Paris a osé l'avancer avec plusieurs autres propositions aussi erronnées, dans le procès qu'elle a soutenu depuis peu contre des assurés de Cadix. Il s'agira seulement de distraire de l'assurance de ce dixieme ; & il n'y auroit pas d'autre décision à porter à ce sujet, quand bien même l'article prononceroit, ce qu'il ne fait pas, la nullité de l'assurance en ce cas.

Une autre absurdité que cette Chambre soutenoit encore au sujet de ce dixieme, étoit qu'il devoit rester franc sur chaque partie des marchandises, sans faire attention aux effets que l'assuré pouvoit avoir d'ailleurs dans le vaisseau, & sans distinguer s'il y avoit ou non diverses assurances ; parce que, disoit-elle, l'objet de la loi est de laisser ce dixieme aux assureurs pour les indemniser en cas de malheur, & diminuer par là leur perte. Elle ne prenoit pas garde que, si tel étoit effectivement l'objet de la loi, elle ne permettroit pas en aucun cas de faire assurer le total.

Cette même Chambre d'assurance soutenoit aussi, que si un prêteur à la grosse faisoit assurer les profits en même-temps que le capital, l'assurance seroit pareillement nulle pout le tout, contre ce qui a été observé sur l'art. 17.

Pour ne pas distinguer tout de même le principe d'où peut partir la nullité, elle prétendoit de plus, que lorsque par diverses assurances, on avoit excédé la valeur effective des choses assurées, toutes les assurances étoient nulles, les premieres comme les dernieres, sans faire attention aux art. 23, 24 & 25 ci-dessous.

Ce n'est pas tout. Selon elle, en fait d'assurance sur effets de chargement, il falloit, pour être reçu à faire le délaissement ou abandon, justifier la perte entiere des effets; ce qu'elle inféroit des art. 46, 56 & 57, en abusant de ce mot *perte* inséré dans les deux derniers articles, qui n'exigent autre chose que

la

la preuve du naufrage ou accident, & de la perte générique des effets, sans être absolue.

Du même faux principe, elle concluoit que le délaissement ne pouvoit être valable, sans rapporter preuve par des procès-verbaux que tout étoit péri; ou, en tout événement, qu'en remettant les pieces justificatives de ce qui avoit été sauvé, même dans le cas où l'assuré n'étoit pas sur le navire. Voyez à ce sujet l'art. 46, *infrà.*

Tels étoient les moyens qu'elle employoit, en point de droit, pour se défendre du paiement de l'assurance, sans parler d'une infinité de traits de chicane qu'elle avoit réunis avec affectation, pour tâcher de persuader que les assurés, qui étoient les sieurs Garnier, Mollet & Dumas, Négocians à Cadix, avoient cherché à surprendre tous leurs assureurs par diverses contraventions à l'Ordonnance.

De sorte que dans cette occasion elle a donné lieu de penser, ou qu'elle procédoit de mauvaise foi, ou qu'elle n'avoit pas les premiers élémens de la matiere des assurances.

C'est par-là seulement que cette affaire a été si fameuse & a fait tant de bruit dans l'Europe; car au fonds il n'y avoit proprement aucune question de droit à décider. Tout se réduisoit à deux points de fait : l'un, de savoir si les assurances faites en France excédoient, ou non, la valeur des effets compris dans la facture assurée; l'autre, si en tout cas on n'avoit pas fait entrer dans la valeur donnée à la facture le profit maritime du prêt à la grosse aventure. Deux faits que nioient les assurés, & qui, quand ils auroient été vérifiés contr'eux, n'auroient rien opéré en faveur de la Chambre, attendu que son assurance étoit la premiere, & qu'en pareil cas il n'y a que les derniers assureurs qui sortent d'assurance.

Au reste, cette Chambre jouoit un rôle d'autant plus désavantageux, que sa conduite étoit opposée, non-seulement à celle des quatre Compagnies d'assurances de Rouen, qui, ayant assuré 200000 liv. sur les mêmes effets, avoient enfin payé, malgré les sollicitations qu'elle leur avoit fait de contester comme elle, mais encore à celle même qu'elle avoit déjà tenue, en payant sans difficulté cent autre mille écus qu'elle avoit assurés d'ailleurs à divers particuliers, chargeurs sur le même navire; sans compter encore qu'elle avoit contr'elle les parères de plusieurs Chambres de Commerce du Royaume, & qu'elle n'en produisoit pas un seul en sa faveur. On ne doit donc pas être surpris si elle a succombé.

ARTICLE XX.

IL sera loisible aux assureurs de faire réassurer par d'autres les effets qu'ils auront assurés; & aux assurés, de faire assurer le coût de l'assurance & la solvabilité des assureurs.

IL seroit plus court sans doute de se désister de l'assurance; mais comme cela ne se peut que d'un mutuel consentement, quand la police est signée, il a paru juste de permettre à l'assureur, qui craint l'effet des risques qu'il a pris sur

lui, de ſe faire réaſſurer par d'autres; & à l'aſſuré, qui ſoupçonne la ſolvabilité de ſon aſſureur, d'en faire aſſurer la ſolvabilité, lorſque de part & d'autre il y a refus de renoncer à la police d'aſſurance. *Idem*, Stracha, *de aſſec. in prëmio, n. 49.*

Cet article a été formé des 19 & 20 du ch. 2 du Guidon, & c'eſt de là auſſi que le Commentateur a tiré tout ce qu'il a dit à ce ſujet.

La ſimple crainte de l'inſolvabilité, ſoit de l'aſſureur pour répondre de la ſomme aſſurée, ſoit de l'aſſuré pour le paiement de la prime, ne ſuffit donc pas pour faire réſilier ou révoquer l'aſſurance; & il ne reſte à l'un ou à l'autre, dans ce cas, que la faculté de ſe faire réaſſurer. Mais ſi cette crainte eſt réaliſée par la faillite notoire ſurvenue de l'un d'eux, l'autre eſt ſans difficulté en droit de demander la réſolution de la police d'aſſurance, ſi les choſes ſont entieres; c'eſt-à-dire, ſi les riſques ne ſont pas finis; à moins que le failli ou ſes créanciers, le repréſentant, n'offrent bonne & ſuffiſante caution pour répondre de l'effet de l'aſſurance.

Cela eſt hors de doute ſi la faillite eſt du côté de l'aſſureur; & pourquoi n'en ſeroit-il pas de même ſi c'eſt l'aſſuré qui tombe en faillite, puiſque le contrat d'aſſurance eſt ſynallagmatique, & que la loi doit être égale entre les contractans? Si l'aſſuré eſt fondé à demander la révocation de la police d'aſſurance, dès que l'aſſureur n'eſt pas évidemment en état de lui répondre de la ſomme aſſurée, l'aſſureur doit néceſſairement être écouté tout de même, lorſque l'aſſuré eſt devenu hors d'état de lui payer la prime: le plus ou le moins d'intérêt à la choſe n'y fait rien, ſans compter qu'il eſt même des temps où la prime eſt très-conſidérable. Il faut donc des ſûretés à l'un comme à l'autre, ſans quoi leur condition ſeroit inégale; ce qui ne peut être ſuppoſé. Mais toujours il faut qu'il y ait des riſques à courir, lorſque la réſolution de la police d'aſſurance eſt demandée; autrement elle ne ſeroit pas recevable, le contrat ayant déjà eu ſon exécution par la ceſſation des riſques, & par-là le droit étant incommutablement acquis à celui que l'on voudroit forcer de réſilier la police.

On comprend néanmoins que l'aſſureur auroit mauvaiſe grace à ſe pourvoir en réſiliement de la police, ſur le fondement de l'inſolvabilité de l'aſſuré, s'il s'agiſſoit d'une aſſurance ſur retour ſimplement, à cauſe de la ſûreté que lui donneroit ſon privilege pour le paiement de la prime, & de la faculté qu'il auroit de ſaiſir les marchandiſes à leur arrivée. Et comme cette reſſource lui manque lorſqu'il eſt queſtion d'une aſſurance pour l'aller, c'eſt pour cela qu'il faut lui donner alors une caution pour éviter le réſiliement de la police.

Lorſque l'aſſureur ſe fait réaſſurer, il eſt évident qu'il ne demeure pas moins obligé envers ſon aſſuré, ſauf ſon recours contre ſon réaſſureur. Il demeure obligé tout de même envers ſon aſſuré, lorſque celui-ci fait aſſurer ſa ſolvabilité. Ce qui arrive ſeulement en ce dernier cas, c'eſt que l'aſſuré a deux aſſureurs pour un, avec action pleine, directe & ſolidaire contre chacun d'eux; de maniere qu'il n'eſt point obligé de diſcuter le premier aſſureur avant d'attaquer le ſecond, pourvu néanmoins que l'engagement ſolidaire ait été ſtipulé dans la police de réaſſurance, autrement la diſcuſſion ſeroit néceſſaire. Et c'eſt ainſi qu'il faut entendre ledit art. 20 du Guidon avec la loi qui y eſt citée; car enfin le réaſſureur n'eſt que caution du premier aſſureur, & la caution, ſi elle n'a pas renoncé au bénéfice de diviſion & de diſcuſſion par une

promesse solidaire, ne peut être tenue du paiement qu'après la discussion du principal débiteur. S'il en est autrement en fait d'endossement de billets de commerce & de lettres de change, c'est que l'Ordonnance y a suppléé de plein droit l'engagement solidaire de tous les endosseurs avec le tireur ou débiteur principal.

Cet article permet de plus à l'assuré de faire assurer le coût de l'assurance, à quoi est aussi conforme l'art. 9 du ch. 2 du Guidon; & cela est juste, parce que cette prime, qu'il l'ait payée d'avance ou non, augmente d'autant la valeur de la chose, qu'il a intérêt de faire assurer pour courir moins de risque. Il peut, par identité de raison, faire assurer la prime de la prime. L'assureur, en se faisant réassurer, ne peut pas même faire assurer la prime qu'il a stipulée & dont il a fait crédit, parce que cette prime lui étant acquise, quelque soit l'événement, il n'y a aucun risque pour lui à courir; ce ne seroit en tout cas que les risques de l'insolvabilité de l'assuré qu'il faudroit faire assurer; & alors quel profit pourroit-il trouver à faire assurer cette prime? Quoiqu'il en soit, cette assurance ne me paroît pas plus licite que celle du profit maritime en cas de prêt à la grosse. *Suprà*, art. 17.

Il est tel cas où la prime se paie avec la prime de la prime, quoiqu'il n'y ait point d'assurance formelle, mais seulement implicite : c'est lorsque quelqu'un confie à un autre une pacotille de marchandises à vendre à moitié profit, avec stipulation qu'il pourra faire assurer, tant le capital de la facture, que la prime de la prime; alors qu'il ait fait assurer ou non, il reprend sur le produit de la vente de la pacotille, le principal, la prime & la prime de la prime, parce qu'il est censé assureur du tout, comme en ayant voulu courir les risques; de maniere qu'il n'y a que ce qui reste, après tout ceci prélevé, qui soit réputé profit, & sujet au partage par moitié.

Il a été observé sur l'article précédent, qu'il est d'usage de faire des assurances, non-seulement avec stipulation que l'assuré ne sera point tenu de courir risque du dixieme, en quelque cas que ce soit, mais encore avec clause que son capital entier lui sera remboursé en cas de perte de la chose assurée, sans aucune déduction de prime.

Cette derniere maniere d'assurer est pratiquée sur-tout en temps de guerre, où la prime est beaucoup plus forte qu'en temps de paix, & où aussi les profits sur les marchandises, de même que sur le fret des navires, sont beaucoup plus considérables; en état par conséquent de supporter, tant la prime, que toutes primes de la prime.

Un propriétaire de navire ou un marchand chargeur qui veut se faire assurer de façon à recouvrer son capital entier, en cas de perte, à condition de payer aux assureurs la prime & toutes primes de prime, si la chose assurée arrive à bon port, fait sa proposition aux assureurs; & lorsque ceux-ci l'ont acceptée, on insere dans la police, où les assureurs sont toujours ceux qui parlent, une clause qui, dans sa simplicité, à bien de l'énergie. Ils y disent, ou en termes équivalens : *Vous assurons votre entier capital, sans aucune deduction du dixieme; renonçons à cet effet à l'Ordonnance, & vous permettons de faire assurer la prime & les primes de prime.*

Une pareille clause, dans sa briéveté, vaut autant & a la même force que si, d'un côté, les assureurs déclaroient formellement qu'ils assurent, tant le

capital entier, que la prime ſtipulée, & toutes les primes de cette prime, jusqu'à épuiſement de toutes primes ; & que ſi l'aſſuré, de ſa part, promettoit expreſſément de leur payer, en cas d'arrivée à bon port, la prime convenue, & toutes les primes de cette prime.

En vertu de cette convention, ſi la choſe aſſurée vient à périr, les aſſureurs ſont obligés de payer en entier à l'aſſuré la ſomme qu'il a fait aſſurer, ſans aucune déduction de dixieme ni de prime; mais auſſi, ſi elle arrive à bon port, l'aſſuré leur paiera la prime, avec toutes les primes de prime : ce qui fait un total de primes aſſez conſidérable pour dédommager les aſſureurs des riſques extraordinaires qu'ils ont pris ſur eux, en s'expoſant à payer le capital entier aſſuré, ſans déduction de primes.

Pour en juger, il n'y a qu'à ſuppoſer pour exemple une aſſurance dans ce goût, de la ſomme de 3000 liv. à quarante pour cent; il faudra alors que l'aſſuré paie pour les primes la ſomme de 2000 liv., ce qui fait monter les primes de prime aux deux tiers de la premiere prime ; le total des primes, aux deux tiers du capital, dont par conſéquent il ne lui reſte que le tiers. Mais auſſi il peut fort aiſément s'indemniſer par le profit qu'il trouvera ſur le fret ou ſur la vente des marchandiſes ; tout comme l'aſſureur trouve dans toutes les primes convenues de quoi ſe dédommager du riſque qu'il a couru, de payer la totalité de la ſomme aſſurée, ſans en rien déduire ou retenir.

Si l'aſſurance de pareille ſomme de 3000 liv. eſt à cinquante pour cent, les primes égaleront alors le capital. Si elle eſt à vingt-cinq pour cent, les primes iront au tiers, c'eſt à dire, à 1000 liv. Si elle eſt à vingt pour cent, ce ſera 750 liv. pour toutes les primes, & par conſéquent le quart du capital; ainſi du reſte, à proportion du taux de la prime.

On peut voir dans le Mercure de France, Juin 1756, pag. 90 & ſuiv. & mieux encore dans celui du mois d'Août de la même année, pag. 118 & ſuiv. une méthode pour trouver facilement & ſûrement la ſomme qu'il convient de faire aſſurer, pour être rembourſé de ſon capital, en cas de perte, avec exemption de toutes primes, jusqu'à la plus petite fraction.

En temps de paix cette maniere d'aſſurer eſt plus uſitée, parce que la prime eſt trop peu conſidérable pour inquiéter l'aſſuré au point de prendre la précaution de faire aſſurer ſon capital exempt de toutes primes.

Quoiqu'il eût toujours été entendu dans le commerce, que cette clauſe *& vous permettons de faire aſſurer la prime & les primes de prime*, valoit autant que ſi les aſſureurs euſſent déclaré, en termes formels, aſſurer effectivement, tant le capital entier, que la prime & toutes primes de prime. Il s'eſt trouvé néanmoins depuis quelques années, des aſſureurs peu initiés dans la matiere des aſſurances, qui, ſous prétexte que cette clauſe n'exprimoit qu'une ſimple permiſſion à l'aſſuré de faire aſſurer toutes primes de prime, ont prétendu qu'il ne pouvoit pas en réſulter que l'aſſureur y aſſurât réellement la prime & les primes de prime ; comme ſi, pour juger de la force & du ſens des clauſes des contrats appartenans au commerce, il ne falloit pas plutôt s'en tenir à l'uſage, que s'attacher à la ſignification des mots pris littéralement, & ſuivant les regles de la grammaire. L'illuſion a été même ſi loin à ce ſujet, que l'on a vu de ces aſſureurs diſputer encore ſur l'effet naturel de cette clauſe, nonobſtant qu'ils s'en fuſſent prévalu dans le cas ou les navires étoient arrivés à bon port ;

c'est-à-dire, qu'alors ils avoient bien exigé, tant la prime, que toutes les primes de prime; reconnoissant par-là qu'ils avoient réellement entendu tout assurer; de sorte qu'ils vouloient bien prendre droit de la clause lorsqu'elle tournoit à leur avantage, & qu'ils la rejettoient lorsqu'il s'agissoit de payer la perte.

Rien n'étoit plus bizarre & plus injuste en même-temps; cependant, à force de pointiller sur les termes, ils étoient venus à bout de se faire écouter, au mépris de l'usage constant de toutes les places de commerce; jusques-là que, la question ayant été discutée au Siege de la Table de Marbre de l'Amirauté du Palais, à Paris, elle y a été jugée en leur faveur par diverses Sentences.

La premiere, dont jaie eu connoissance, est celle du 7 Décembre, 1757, rendue au profit du sieur Louis Pierre, Marchand Jouaillier à Paris, assureur, contre le sieur Marc-Antoine Lefevre, Négociant de cette ville de la Rochelle, assuré. Mais, sur l'appel porté par celui-ci au Parlement, par Arrêt du 6 Septembre 1758, au rapport de M. Bochard de Sarron, la Sentence a été infirmée; & ainsi la clause a été jugée devoir opérer son effet, de la maniere & dans le sens que tous les commerçans des villes maritimes du Royaume, de l'Europe même entiere, l'ont toujours entendu. Comme cet Arrêt annonçoit que les autres Sentences de même espece auroient un pareil sort, il y avoit lieu de présumer que la question ne reparoîtroit plus, ou du moins que l'Amirauté de Paris, abandonnant sa premiere décision, se conformeroit à celle de l'Arrêt. Il en est arrivé autrement néanmoins; & par une derniere Sentence du 19 Janvier 1759, rendue entre Pierre Lanouiller pere & consorts, assurés, & les sieurs Sellon & autres assureurs, non-seulement elle a jugé le contraire de l'Arrêt, mais encore elle a proscrit la clause dont il s'agit : *permis d'assurer l'entier capital, même la prime & les primes de prime, si bon vous semble, & quand bon vous semblera*, comme étant ladite clause *captieuse, équivoque, tendante à surprise, & contraire, tant à la bonne foi, qu'à la sûreté requise dans le commerce;* avec défense aux courtiers & agens d'assurances de l'insérer à l'avenir dans les polices; sauf néanmoins aux assurés à faire assurer, conformément au présent article 20, la prime, même les primes de prime; & ce, *par une clause expresse, actuellement obligatoire, & écrite à la main dans lesdites polices, conformément aux articles 2 & 3.*

Il y a eu sur le champ appel de cette Sentence, avec Arrêt en date du 27 du même mois de Janvier, portant défenses de la mettre à exécution. On attend la suite de cette affaire: selon toute apparence, la clause sera jugée devoir opérer son effet, en conformité de l'Arrêt du 6 Septembre 1758.

Par rapport à la partie de la Sentence en forme de réglement, qu'elle soit suivie au chef qui défend de l'employer à l'avenir dans les mêmes termes, à la bonne heure, puisqu'on ne les trouve pas assez clairs; mais que ce soit sans effet rétroactif.

Quand à l'autre chef, qui permet de faire assurer la prime & les primes de prime, pourvu que ce soit *par une clause expresse actuellement obligatoire, & écrite à la main;* c'est une suite de la Sentence du 7 Décembre 1757, infirmée par l'Arrêt du 6 Septembre 1758, par laquelle il avoit été ordonné que *toutes clauses synallagmatiques seroient écrites à la main* dans les polices d'assurances.

Par-là on a donc entendu rejetter absolument tous les modeles imprimés des polices d'assurances, puisqu'il n'y a pas une clause dans ces polices qui ne soit synallagmatique, & c'est ce qui est étonnant qu'on ait voulu proscrire ces modeles imprimés, dont l'usage est si utile & même indispensable, aussi-bien que ceux des autres contrats maritimes ordinaires, tels que sont les prêts à la grosse aventure, les chartes-parties, les connoissemens, &c.

Ces modeles ont été imprimés pour faciliter l'expédition des négocians maritimes, qui, le plus souvent, exigent la plus grande célérité. Pour ne point sortir de la matiere des assurances, que l'on suppose un courtier qui reçoit des ordres pour faire faire une certaine quantité d'assurances, sans perte de temps. Avec le secours des modeles imprimés, où il n'y a que quelques blancs à remplir, il pourra accomplir ses ordres, à point nommé; au lieu que, s'il faut écrire à la main, il y aura nécessairement un retardement considérable; & alors quels inconvéniens n'en pourroit-il pas résulter? Gêner ainsi le commerce, ce seroit travailler à le ruiner.

A quelle fin d'ailleurs bannir ces modeles imprimés? On craint la surprise dans les clauses, si elles ne sont pas écrites à la main. Mais, quoi! c'est précisément dans les clauses à la main qu'il y auroit lieu d'appréhender la surprise, plutôt que dans les modeles imprimés, dont la notoriété met quiconque en état de juger par lui-même ou par le secours d'autrui, de la valeur & de la force des clauses qui y sont insérées : le fréquent usage qu'on en fait en rend l'idée familiere. Il en sera autrement d'une clause à la main, parce qu'elle sera nouvelle ou extraordinaire. Il y auroit bien d'autres choses à dire à ce sujet, mais en voilà plus qu'il ne faut pour montrer que le réglement dont il s'agit, porté par ces deux Sentences, est absolument insoutenable, & qu'il ne se peut pas qu'il soit autorisé.

ARTICLE XXI.

Les primes des réassurances pourront être *moindres ou plus fortes* que celles des assurances.

Le Commentateur pouvoit se dispenser d'observer sur cet article, comme sur le précédent, que le prix, soit de l'assurance, soit de la réassurance, ne doit pas excéder la valeur des effets assurés; car, quel seroit l'homme assez imbécile pour payer une prime supérieure à la valeur des effets assurés?

Moindres ou plus fortes. Qu'importe en effet au premier assureur ou à l'assuré que la prime de la réassurance soit moindre ou plus forte que celle de la premiere assurance? La police passée entr'eux n'en est pas moins valable & obligatoire de part & d'autre.



ARTICLE XXII.

DÉFENDONS de faire aſſurer ou réaſſurer des effets au-delà de leur valeur, par une ou pluſieurs polices, à peine de nullité de l'aſſurance & de confiſcation des marchandiſes.

LES défenſes portées par cet article roulent ſur le même principe que celles de l'article 3 du titre précédent, concernant les emprunts à la groſſe. L'injuſtice eſt la même en effet, ou plutôt le crime eſt le même, d'emprunter à la groſſe une ſomme ſur un chargement dont on ſait que la valeur eſt moindre; & de faire aſſurer une choſe pour une ſomme qui en excede la valeur.

Dans le cas de l'emprunt frauduleux à la groſſe, l'emprunteur eſt toujours puni de ſa prévarication, au moyen de la diſpoſition de l'article 3, qui vient d'être cité; mais ici, celui qui ſe fait aſſurer en fraude ne ſubira la peine de ſon crime, qu'autant que toutes les aſſurances auront été faites par une ſeule & même police.

Alors l'aſſurance ou les aſſurances étant indiviſibles, à cauſe de l'indiviſibilité de l'acte; elles ſeront nulles pour le tout, ſans qu'on puiſſe les faire ſubſiſter, juſqu'à concurrence de la véritable valeur des effets; & cela, que les effets périſſent ou qu'ils arrivent à bon port. De plus, l'aſſuré ſera ſujet à la confiſcation de la choſe aſſurée, ou de ce qui en ſera ſauvé, en cas de perte ou naufrage.

Mais ſi les aſſurances ſont faites par pluſieurs polices, de façon que celles de la premiere n'excedent pas la valeur des effets aſſurés, comme la nullité portée par cet article ne peut tomber que ſur les aſſurances poſtérieures, à compter de la police qui la premiere aura excédé la valeur des effets, ſans que les aſſurances des précédentes polices en doivent ſouffrir, puiſqu'elles ont été faites légitimement, il pourra arriver que l'aſſuré ne ſupportera pas la peine de la confiſcation, ou du moins la confiſcation n'aura pour objet que les marchandiſes qu'il avoit encore droit de faire aſſurer, & dont l'aſſurance ſe trouvera nulle, comme étant faite dans une ſeconde ou troiſieme police, où la valeur reſtante des effets aura été plus qu'abſorbée, & que d'ailleurs il en ſera quitte pour payer aux aſſureurs, dont les aſſurances ſeront déclarées nulles, demi pour cent.

Pour ſuppléer au ſilence de l'Ordonnance ſur ce cas, il ſeroit juſte, la fraude étant bien conſtante & bien prouvée, de condamner l'aſſuré à une amende conſidérable, tenant lieu de confiſcation. Il y auroit lieu même de prendre contre lui la voie extraordinaire, & de lui infliger une peine corporelle, ſa prévarication le rendant encore plus coupable que celle de l'emprunt à la groſſe, à qui l'art. 16 ci-deſſus défend de faire aſſurer, ſur peine de punition corporelle.

Comme la nullité des aſſurances prononcée par cet article, ne peut venir que du fait propre de l'aſſuré, n'étant pas naturel de préſumer en aucun cas que les aſſureurs colludent avec lui, la peine doit conſéquemment ne regarder que lui ſeul, & au ſurplus il eſt obligé de payer aux aſſureurs, dont l'aſſurance eſt

nulle, le demi pour cent pour leur ſignature à moins qu'ils n'aient eu connoiſſance de la fraude dans le temps de l'aſſurance. Art. 14 des aſſurances d'Anvers. Mais la ſuppoſition eſt chimérique.

ARTICLE XXIII.

SI toutefois il ſe trouve une police faite ſans fraude, qui excede la valeur des effets chargés, elle ſubſiſtera juſqu'à concurrence de leur eſtimation; & en cas de perte, les aſſureurs en ſeront tenus, chacun à proportion des ſommes par eux aſſurées, comme auſſi de rendre la prime du ſurplus, à la réſerve du demi pour cent.

MAIS parce que la fraude, qui de droit, ne ſe préſume jamais, encore moins dans une matiere auſſi grave que celle-ci, doit être exactement prouvée, & que la preuve en eſt difficile, en pareil cas on doit juger naturellement que c'eſt par erreur ou par inadvertance que les aſſurances ont été demandées au-delà de la valeur des effets chargés; ſoit que le chargement fût déjà complet, ſoit que ne l'étant pas encore, l'aſſuré ſe fût flatté de placer dans le navire autant d'effets qu'il en falloit pour remplir le montant des aſſurances.

Alors toutes les aſſurances ſubſiſtent, qu'elles aient été faites par une ou pluſieurs polices, à cauſe de la bonne foi préſumée; mais ce n'eſt que juſqu'à concurrence de la valeur ou de l'eſtimation des effets, *activè & paſſivè*, comme il a été obſervé au ſujet du prêt à la groſſe, ſur l'art. 15 du titre précédent. Stracha, *de aſſec.* gl. 6, n. 6 & 9.

En telle ſorte, qu'en cas de perte, les aſſureurs n'en ſeront tenus que juſqu'à la même concurrence & à proportion des ſommes par eux aſſurées, à la déduction de la prime, auſſi juſqu'à concurrence, & du demi pour cent du ſurplus de chaque aſſurance; & qu'au cas que le navire arrive à bon port, ils ne gagneront la prime que dans la même proportion, le ſurplus devant par eux être reſtitué, s'ils l'ont reçue d'avance (ce qui s'appelle riſtorne en Italie, Provence & autres côtes de la Méditerranée), à la réſerve toutefois du demi pour cent qui leur eſt toujours acquis, dès que l'aſſurance n'eſt pas nulle, par un fait qui leur ait été connu dans le principe, comme à l'aſſuré. Aſſurances d'Amſterdam, art. 22, & aſſurances d'Anvers, art. 14, 15 & 16. *Idem*, l'art. de l'Ordonnance de Rotterdam.

Mais, afin qu'il y ait ainſi lieu à contribution ou répartition entre les aſſureurs, à perte ou profit, il faut, aux termes de notre article, que toutes les aſſurances ſoient faites par une ſeule & même police; car, s'il y en a pluſieurs, ce ſera de l'ordre de leurs dates que dépendra le ſort des aſſureurs; c'eſt-à-dire, comme il a été obſervé ſur l'art. précédent, que toutes les aſſurances qui ſe trouveront avoir été faites avant que la valeur des effets ait étéé puiſée, ſeront valables en plein; & que celles qui auront été faites poſtérieurement, ſeront regardées comme non avenues, étant caduques & fruſtratoire; de maniere qu'en cas de perte, ce ſeront les premiers aſſureurs qui la ſupporteront ſeuls, ſans contribution de la part des derniers; & réciproquement qu'en cas d'heureux voyage,

voyage, les premiers gagneront la prime, à l'exclusion des autres, qui devront se contenter du demi pour cent. Et c'est ainsi qu'il faut entendre les art. 16 & 18 du Guidon, ch. 2, avec l'art. 3, du ch. 3 & l'art. 23 des assurances d'Amsterdam, relativement à l'art. 15 des assurances d'Anvers & l'art. suivant.

En Angleterre l'assurance vaut *activè & passivè* sans égard à la valeur des choses assurées, & sans examiner si les marchandises ont été chargées ou non. Il ne s'agit que de l'existence du navire à l'occasion duquel l'assurance est faite: de sorte que tout se réduit à une espece de gageure que le navire arrivera à bon port. Ainsi en cas d'heureuse arrivée, la prime est gagnée sans autre examen, & au contraire le navire venant à périr, l'assureur est tenu de payer la somme assurée, que l'assuré ait intérêt ou non dans le navire ou son chargement, jusqu'à concurrence. Et sans doute que la même chose a lieu en Portugal, en cas de stipulation *qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas d'effets dans le navire jusqu'à concurrence*; puisque Pereira de Castro, décis. 56, n. 5, tient qu'une telle stipulation est valable comme n'étant nullement contraire à la nature du contrat d'assurance. Mais notre Ordonnance ayant décidé tout autrement, c'est le droit que nous devons suivre, sans aucune distinction ni restriction; c'est après tout le droit commun, conformément à la décision 55 de la Rote de Gênes.

ARTICLE XXIV.

ET s'il y a plusieurs polices aussi faites sans fraude, & que la premiere monte à la valeur des effets chargés, elle subsistera seule; & les autres assureurs sortiront de l'assurance, & rendront aussi la prime, à la réserve du demi pour cent.

APRÈS ce qui vient d'être observé, il n'y a plus rien de particulier à dire sur cet article, si ce n'est que telle est la doctrine de Stypmannus, *ad jus marit. part. 4, cap. 7*, n. 508, pag. 472; de Kuricke *Diatriba, de assec. fol.* 834, n. 5; de Loccenius, *de jure marit. lib. 2, cap. 5*, n. *8*, *fol. 175*; de Stracha, *de assec. gl. 3*, n. 3 & *seq. & gl.* 6, n. *9*; en un mot des autres Docteurs.

ARTICLE XXV.

EN cas que la premiere police ne monte pas à la valeur des effets chargés, les assureurs de la seconde répondront du surplus; & s'il y a des effets chargés pour le contenu aux assurances, en cas de perte d'une partie, elle sera payée par les assureurs y dénommés, au marc la livre de leur intérêt.

LA premiere partie de cet article est une suite & une conséquence naturelle des deux précédens. La premiere police doit subsister en plein, dès qu'elle est au-dessous de la valeur des effets chargés. Il n'y a que la seconde

qui ſoit ſujette à réduction, pour la ſomme qui excede la valeur des effets; mais elle vaut conſtamment pour ce qui reſtoit à aſſurer légitimement après la premiere police remplie; & c'eſt de ce ſurplus qui pouvoit être valablement aſſuré que les ſeconds aſſureurs doivent répondre, aux termes de cet article en cas de perte, par contribution entr'eux au ſol la livre, la perte des effets aſſurés par la premiere police demeurant entiérement pour le compte des premiers aſſureurs.

Mais s'il a été chargé des effets de valeur ſuffiſante pour remplir toutes les aſſurances, alors il n'y a aucune diſtinction à faire entre les différentes polices: toutes les aſſurances doivent être conſidérées comme ſi elles avoient été faites par une ſeule & même police, par la raiſon que toutes ont été légitimement faites. Au moyen de quoi la condition de tous les aſſureurs étant égale, en cas de perte d'une partie ſeulement des effets aſſurés, tous la ſupporteront conjointement au marc la livre de leur intérêt, Art. 25 de l'Ordonnance de Middelbourg, que l'on trouve à la ſuite du Tr. des avaries de Quintin Weitſen.

ARTICLE XXVI.

SERONT aux riſques des aſſureurs toutes pertes & dommages qui arriveront ſur mer par tempête, naufrages, échouemens, abordages, *changemens de route, de voyage ou de vaiſſeau, jet, feu, priſes*, pillage, *arrêt de Prince, déclaration de guerre, repréſailles, & généralement toutes autres fortunes de mer.*

PAR la nature du contrat d'aſſurance, l'aſſureur prend ſur lui tous les riſques & périls maritimes auxquels ſont expoſés les effets aſſurés. Loccenius, *de jure maritimo, lib. 2, cap. 6*, n. 5; Caſa Regis, *paſſim*; de même que le prêteur à la groſſe par rapport aux effets affectés au prêt: mais l'un & l'autre ne répondent que des dommages arrivés par cas fortuit ou forcé, comme il a déjà été obſervé, & comme il ſe verra encore dans la ſuite.

Changemens de route, de voyage ou de vaiſſeau. A cauſe de l'article ſuivant, cela ne doit s'entendre que de chargemens forcés, tels que ceux qui auroient pour cauſe la juſte crainte d'un naufrage ou échouement, ou de tomber entre les mains des ennemis ou des pirates. Le changement feroit également forcé, s'il étoit cauſé par les vents contraires, & à plus forte raiſon par la tourmente, ou ſi le navire étoit incommodé par les coups de mer, de façon à obliger de gagner un port pour le faire radouber. Art. 7 des aſſurances d'Amſterdam; Stracha, *de aſſec. gl. 14*, n. 3, Kuricke, *ad jus hanſeaticum, tit. 9*, art. 15, *fol. 718, 719*; Caſa Regis, *diſc. 1*, n. 69. Arrêt du Conſeil du 6 Avril 1748, en faveur des ſieurs Belin & conſorts, Négocians à la Rochelle, contre les aſſureurs, ſur le Benjamin.

Ce navire étant parti du petit Goave, avoit débouqué par le canal de Baham, en vue d'éviter les corſaires. Mais étant par les quarante-ſept degrés & demi de latitude, & trois & demi de longitude, il avoit été pris, après un

combat opiniâtre, où le Capitaine avoit perdu la vie. Par Sentence de Marseille du 23 Novembre 1745, les assurés avoient été déboutés, & cette Sentence avoit été confirmée par Arrêt du Parlement d'Aix du 30 Juin 1746; mais l'Arrêt du Conseil cassa celui du Parlement, comme contraire à l'Ordonnance.

En effet, le changement de route, ou plutôt le choix de la route la plus longue, avoit une cause juste & raisonnable; savoir d'éviter de passer sous le mole de St. Nicolas que l'on savoit être infesté de corsaires. D'ailleurs, les deux débouquemens conduisoient également à la route; & si l'un d'eux allongeoit un peu plus la route, il étoit aussi le moins dangereux. C'étoit donc une pure chicane de la part des assureurs, non-seulement parce que le capitaine avoit suivi dans cette occasion les regles de la prudence; mais encore parce qu'il n'y a point de loi, qui ordonne que de deux routes à prendre pour se rendre à sa destination, l'on choisisse précisément la plus courte.

Jet. La perte de la chaloupe par le jet ou autrement, ou le dommage qui y arrive, est à la charge des assureurs, & entre en contribution comme les autres dépendances du navire, Devicq sur le Tr. des avaries de Weitsen, n. 26. Et cela quoiqu'en général la chaloupe soit un objet distinct & séparé du navire, de maniere que sans expression formelle elle n'est pas comprise dans la saisie réelle du vaisseau. Stracha, *de assec. gl. 8*, n. 7, V. *suprà* liv. premier, tit. 14, art. 2.

Feu. Il n'est pas question d'examiner, si en conscience, un capitaine peut mettre le feu à son navire, pour empêcher l'ennemi d'en profiter, aux risques de sauter en l'air, ou autrement, de périr avec les gens de son équipage; il suffit à cet égard de renvoyer à Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 3*, *cap. 9*, & à Kuricke, *quest.* 29, *fol. 888*, qui tiennent avec raison, que cela est défendu tant par le droit divin que par le droit naturel; à moins que, mettant le feu au vaisseau, il n'y ait tout lieu d'espérer de se sauver avec la chaloupe.

Mais la question est, si dans ce cas les assureurs sont tenus de la perte du vaisseau & des effets de son chargement, ou s'ils peuvent s'en défendre sous prétexte que ce n'est pas là un cas fortuit.

La solution dépend du point de savoir, si le capitaine ne pouvoit que par cette voie éviter que son navire ne tombât entre les mains des ennemis ou des pirates, parce que cela étant, la perte a été causée par un cas tout à la fois fortuit & forcé. Du reste la présomption est de droit, qu'il y avoit nécessité de prendre un parti aussi violent, si le contraire n'est prouvé, faute de quoi les assureurs doivent répondre de la perte tout comme si le navire eût péri par le feu du Ciel ou par celui des ennemis.

Ainsi jugé en premier, lieu par Arrêt de Bordeaux du 7 Septembre 1747, en faveur d'Elie Leyssan, capitaine, qui avoit brûlé son propre navire, contre les assureurs.

En second lieu, par Arrêt d'Aix du 30 Mars 1748, contre les assureurs du vaisseau *le Modeste*, auquel le capitaine Artaud, poursuivi par des corsaires vers le Cap Trafalga, avoit mis le feu, & s'étoit sauvé sur la côte avec tout son équipage.

Et en troisieme lieu, par Sentence de Marseille du 27 Avril audit an 1748, au rapport de M. Emerigon, au profit de Jacob Francia, négociant de Bordeaux, contre les assureurs du vaisseau *l'Espérance*, auquel le feu avoit été mis

près du Bourg St. Pierre, côte d'Espagne, pour échapper à la poursuite des Anglois. Sa prise étoit inévitable sans cela.

Prise. Les assureurs sont garants, non seulement des prises faites par des ennemis ou des pirates ; mais encore de celles qui sont induement faites par des amis, alliés ou neutres ; en un mot de toutes prises justes ou injustes, faites par hostilités, brigandage ou autrement. Casa Regis, *disc.* 1, n. *118*, & *disc.* 64, n. *8*; Santerna, *de assec. part. 3*, n. *8*. Cela est hors de doute. Sentence conforme de Marseille *unâ voce* du 18 Avril 1757, en faveur du sieur Tiran, propriétaire de la corvette *la Marie-Anne*, contre ses assureurs. Ce navire qui, avant toute déclaration de guerre, avoit été pris par les Anglois & conduit à Minorque, fut rendu libre par la glorieuse conquête du Port-Mahon. De retour à Marseille, les assureurs prétendirent qu'il n'étoit point question là d'une prise ; mais d'un simple arrêt de Prince. Sans avoir égard à leur exception, ils furent condamnés *& rectè* de payer les sommes par eux assurées, à la déduction du prix de la vente du navire & de la cargaison. Arrêt conforme du Parlement d'Aix, du 13 Mai audit an 1757, au rapport de M. de Jouques.

Ils répondent tout de même des prises induement faites par les ennemis, quoique relâchées dans la suite. Ainsi jugé par Arrêt d'Aix du mois de Juin 1751, confirmatif d'une Sentence de l'Amirauté de Marseille du 3 Août 1750, au rapport de M. Emerigon, en faveur des créanciers des sieurs Lemere & Fils, contre les assureurs sur le pinque *le St. Charles.* Le navire avoit été pris par les Anglois depuis la publication de la paix, & ils l'avoient ensuite relâché.

Arrêt de Prince, déclaration de guerre, représailles. Idem. Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 2*, *cap. 5*, n. *5*, & cela sans augmentation de prime le cas arrivant ; parce que l'assureur est censé l'avoir prévu, & par conséquent l'avoir pris pour son compte. Mais pour ce qui est de la déclaration de guerre surtout, comme il arrive rarement qu'elle surprenne & qu'on n'en ait pas eu des avis ou des soupçons quelques temps auparavant, les assureurs lorsqu'ils ont sujet de la craindre ont accoutumé de stipuler deux primes, l'une à l'ordinaire pour le cas de la paix, & l'autre plus forte, si la guerre survient pendant le voyage, V. *suprà* art. 7.

Et généralement toutes autres fortunes de mer. Divers Auteurs ont prétendu, entr'autres Santerna, *de assec. part. 3*, n. *72 & seq.* Casa Regis, Rocus, Stracha, &c. que les assureurs ne sont pas tenus des cas tout-à-fait extraordinaires, à moins que la police ne soit générale pour tous les cas exprimés & non exprimés. Mais cette exception, qui ne pourroit que donner matiere à des discussions fréquentes, n'est pas admissible parmi nous, à la vue de notre article qui comprend absolument *toutes fortunes de mer*, s'il n'y a quelque restriction par une convention expresse.



ARTICLE XXVII.

SI toutefois le changement de route, de voyage ou de vaisseau, arrive par l'ordre de l'assuré, sans le consentement des assureurs; ils seront déchargés des risques, ce qui aura pareillement lieu en toutes autres pertes & dommages qui arriveront, *par le fait ou la faute des assurés*, sans que les assureurs soient tenus de restituer la prime, *s'ils ont commencé à courir les risques.*

VOYEZ les articles 6 & 7 des assurances d'Anvers & le septieme des assurances d'Amsterdam.

Il en seroit de même du changement de route arrivé par le fait du maître ou capitaine, à moins qu'aux termes de l'article suivant, l'assureur ne se fût chargé par la police de la baratterie de patron. Mais c'est à quoi l'on ne manque guere, non plus que de stipuler que l'assureur courra tous les risques maritimes, nonobstant tout changement de route, de voyage ou de vaisseau, avec déclaration qu'on déroge à l'Ordonnance en cette partie, comme en bien d'autres cas; ce qui est permis pour tous ceux où elle ne s'exprime pas en termes prohibitifs. Mais enfin, sans de pareilles clauses, l'Ordonnance auroit tout son effet. C'est aussi le droit commun, Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 2*, *cap. 5*, n. *10*, *fol. 169*.

Par le fait ou la faute des assurés. Ou de leurs préposés, agens, ou facteurs; & cela sans qu'aucune clause, puisse valablement charger les assureurs des dommages qui arriveroient de cette maniere. Une telle clause en effet, seroit absurde, illusoire & frauduleuse. *Pacta non sunt servanda quæ ad delinquendum provocant*, *leg. 5*, ff. *de pactis doctalibus.*

La perte provient du fait ou de la faute des assurés, si les marchandises sont de mauvaise qualité, si elles sont mal emballées, ou si le commerce en est prohibé. C'est ainsi que la loi, *cum proponas 3. cod. nautico fœnore*, parlant du cas où un emprunteur à la grosse a chargé des marchandises *prohibées*, qui par cette raison ont été confisquées, décide comme notre article, que le prêteur n'est nullement tenu de supporter cette perte, comme ne procédant pas d'un cas fortuit maritime; mais purement du fait & de l'extrême imprudence du débiteur.

Si la perte ou le dommage arrive aussi, par le fait ou par la faute du maître & des mariniers, les assureurs n'en sont pas tenus non plus de droit; mais par une clause de la police, ils peuvent y être assujettis en se chargeant de la baratterie de patron; & cette clause est permise par l'art. suivant. Il en seroit autrement, comme on vient de le dire, d'une stipulation qui soumettroit les assureurs à la garantie des faits de l'agent ou du facteur de l'assuré; & la raison est que le facteur représente essentiellement l'assuré, en telle sorte que c'est tout comme si l'assuré commettoit la faute lui-même; ce qu'on ne peut pas dire absolument, lorsque la faute vient du maître ou capitaine, quoiqu'il soit du choix du propriétaire ou armateur du navire assuré.

S'ils ont commencé à courir les risques. Dès-là la prime est acquise en entier aux assureurs, quoique les risques n'aient pas duré long-temps, par quelqu'un des cas exprimés par cet article ou autrement. Cependant cela ne doit s'entendre que de la prime pour l'aller, si les risques ont cessé de courir contre les assureurs en allant; car il est décidé par l'art. 6 ci-dessus, que si la prime est stipulée pour l'aller & le retour, ce qu'on appelle prime liée, & que le vaisseau ne fasse point de retour, l'assureur ne gagnera que les deux tiers de la prime. Ainsi la décision étant applicable à notre hypothese, il faut dire que les assureurs ne gagneront tout de même que les deux tiers de la prime stipulée en général pour l'aller & le retour, ou que celle qui aura été réglée séparément pour l'aller, sans préjudice en ce dernier cas seulement, du demi pour cent de l'autre moitié de l'assurance pour le retour. Cependant si le navire avoit fait naufrage, ou avoit été pris en allant, il seroit juste & naturel de déduire alors aux assureurs la prime liée en plein, que l'événement eût été prévu ou non dans la police.

En vertu de la clause qui est aujourd'hui de style, dans les polices d'assurances, par laquelle clause il est permis de changer de route, *de naviger à droit & à gauche*, *à dextre & senestre côté*, *de faire échelle*, *d'aller & revenir*, &c. si le navire touche à quelque port dans sa route, que le capitaine y décharge & vende des marchandises, pour en prendre d'autres en remplacement, ou provenant du prix de celles qu'il a vendues; ces marchandises sont subrogées aux premieres, à l'effet que les assureurs en courent les risques comme des premieres & de celles qui sont restées dans le navire. Ainsi jugé par Sentence de Marseille du 12 Décembre 1749, au rapport de M. Emerigon, en faveur du sieur Jean Fiquet, négociant de Marseille, contre les assureurs sur les facultés; c'est-à-dire, sur les effets de la cargaison du vaisseau *la Minerve.*

Pareille Sentence du 30 Janvier 1751, en faveur du capitaine André-Vincent Favre, contre les sieurs Nicolas & Coigné, assureurs sur une pacotille chargée dans le navire, *le Marquis de Vaudreuil*, dont partie avoit été déchargée au Cap sur la route, & le prix converti en d'autres marchandises. Il fut jugé par là que le péril de ces dernieres étoit pour le compte des assureurs, en vertu de la clause portant pouvoir de faire échelle.

Il s'ensuit encore de cette clause, que les marchandises qui sont prises dans un port sur la route, pour completter le chargement, sont aussi aux risques des assureurs. Arrêt d'Aix du 15 Juin 1746, en faveur des sieurs Arnaud & autres négocians de Bayonne, contre les assureurs sur les facultés du navire *le St. Bernard.* L'assurance étoit déclarée faite sur les marchandises qui se trouveroient chargées dans le vaisseau, à sa sortie de Bayonne jusqu'à Cadix. Le vaisseau avoit pris sur sa route des effets à Saint-Sébastien, & c'étoit la cause du refus des assureurs. Sans avoir égard à leurs exceptions, ils furent condamnés de payer avec dépens, tant des causes principales que d'appel.

Mais la permission de changer de route, & de rétrograder, en un mot de dérouter, n'emporte pas la faculté de changer le voyage & la destination annoncée du navire; elle donne seulement la faculté de détourner un peu de la route, pour toucher à quelque port, étant à la droite ou à la gauche sur la route; d'aller & revenir d'un port à l'autre, même en rétrogradant, de maniere toutefois que le navire revienne enfin à sa route, pour se rendre à la destination exprimée dans la police.

Mutari iter dicimus, cum capitaneus, retento semper primo proposito & destinatione, in accessoriis totaliter illum non sequitur, mutando viam de rectâ in indirectam, vel plures scalas pluresque portus attingendo, animo tamen & intentione prosequendi viaggium usque ad metam destinatam. Casa Regis, *disc. 67, n. 23 & seq.*

Il dit encore, *disc. 1°. n. 131*, & *disc. 134, & disc. 193*, que malgré cette clause le capitaine ne doit jamais se détourner beaucoup de sa route & du droit chemin : *verba hæc*, ajoute-t-il, *navigare à dextrâ & sinistrâ, nunc habent expositionem & conceptum, ut tantum diverti possit iter, quantum inserviat faciliori & tutiori navigationi, pro deveniendo ad portum destinatum, non autem ut in totum divertatur ab incœpto & destinato itinere.*

C'est aussi à quoi revient le sentiment de Stypmannus, *ad jus maritimum*, *cap. 7, n. 413, fol. 463*, en ces termes : *hæc clausula, ad dextram vel ad sinistram navigare permittens, non premittit mutare lacum, sed tantum commoditatem magistro navis relinquit, quomodo cursum tenere vel dirigere velit, vel si propter causas, littora legere, vel portum intrare velit, hoc ei maneat liberum.*

ARTICLE XXVIII.

NE seront aussi tenus les assureurs, de porter les pertes & dommages arrivés aux vaisseaux & marchandises par la faute des maîtres & mariniers, si par la police ils ne sont chargés de la *baratterie de patron.*

C'EST la faute du maître & des mariniers, si les marchandises reçoivent du dommage lors de leur chargement, faute de bons guindages & cordages, ou parce que la manœuvre est mal faite, & que le navire n'est pas bien amarré, ou, pendant le voyage, pour n'avoir pas bien fermé les écoutilles. Art. 4 du tit. suiv. De même si les marchandises ont été mal placées dans le navire. Art. 23 de l'Ordonnance de Wisbuy ; Loccenius, *de jure marit. lib. 2, cap. 5, n. 12, fol. 181* ; Stracha, *de nautis, part. 3*, comme si ce sont des marchandises seches, mises sous des barriques d'huile, d'eau-de-vie, vin, &c. si le navire est surchargé, s'il y a soustraction ou altération d'une partie des effets. Art. 7, 9 & 10, chap. 5 du Guidon ; Stracha, *ibid.* pout tout ceci ; Casa Regis, *disc. 23, n. 65 & seq.*

La raison pour laquelle les assureurs ne sont pas tenus de la perte en aucun de ces cas, n'est pas celle que donne le Commentateur ; savoir, que, *omnia facta magistri debet præstare is qui eum præposuit, alioquin contrahentes deciperentur ;* suivant la loi premiere, *de exercitoriâ actione* ; ou du moins elle ne seroit applicable que contre l'assuré propriétaire ou armateur du navire, & nullement contre les autres marchands chargeurs. Art. 4, ch. 15 du Guidon, & aux notes.

Il y a donc un autre principe de décision : c'est que, par la nature du contrat d'assurance, l'assureur n'est chargé de droit de répondre que des pertes qui arrivent par cas fortuit, par fortune de mer ; ce qui est tout-à-fait étranger aux fautes que peuvent commettre les maîtres & les mariniers. Et tel est le droit

commun. Rote de Gênes, *decif. 166*; Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 2*, *cap. 5*, *n. 5 & 10.*

La baratterie peut fe prouver par enquête, même en y faifant entendre les gens d'équipage. Stracha, *de affec. gloff. 31*, *n. 5.*

Cependant, par convention, les affureurs peuvent être obligés d'en garantir les affurés. Loccenius, *loc. cit. n. 10*, *fol. 179*. Et il ne faut pour cela, aux termes de notre article, conforme à l'ufage de la Hollande, que les charger par la police *de la baratterie de patron*; termes énergiques qui comprennent abfolument tout le dommage qui peut réfulter du fait du maître & des gens de fon équipage, foit par impéritie, imprudence, malice, changement de route, larcin ou autrement: fauf aux affureurs, comme fubrogés de plein droit aux affurés, à fe pourvoir en garantie contre le maître, dans tous les cas où les propriétaires ou les chargeurs auroient action contre lui, pour la réparation du dommage. Et cela avoit déjà été ainfi jugé par Arrêt du 26 Mars 1762. Journ. des Audiences, tom. 3, liv. 7, chap. 21.

Anciennement en France les affureurs étoient tenus de plein droit de la baratterie de patron; mais ce n'étoit que fubfidiairement; & après avoir fait toutes les diligences convenables contre le maître. Art. 6, chap. 5, & art. premier, chap. 9, du Guidon, & aux notes. Au contraire, par l'art. 4 des affurances d'Anvers, il eft défendu de charger les affureurs de la baratterie de patron. Il en eft de même à Cadix, auffi bien qu'à Rotterdam. Art. 5 de l'Ordonnance de ladite ville, à la fuite de Weitfen; & véritablement il feroit à fouhaiter que cette loi fût par tout obfervée, fi fon exécution n'entraînoit pas comme néceffairement des difcuffions fans nombre.

Pour la peine de la baratterie frauduleufe, voyez l'article 35, tit. premier, livre 2 *fuprà.*

Quoique par la police d'affurance, les affureurs foient chargés de la baratterie de patron, la claufe n'opere rien fi c'eft le propriétaire lui-même qui monte fon navire, & fi c'eft le maître qui eft affuré. *Illud nullâ pactione effici poteft, ne dolus præftetur*, *leg. fi unus*, *27*, *§. 3*, *ff. de pactis. Quid* fi le maître eft fils de l'affuré? Quoiqu'en droit *pater & filius, una eademque perfona cenfentur*, il ne feroit pas jufte de rendre l'affuré refponfable des fautes du maître fon fils, s'il n'y avoit preuve de collufion; attendu qu'étant reçu maître à l'Amirauté, il eft reconnu capable de commander.

ARTICLE XXIX.

LES déchets, diminutions & pertes, qui arrivent par le vice propre de la chofe, ne tomberont point fur les affureurs.

IL en eft auffi de même en fait de prêt à la groffe, fuivant l'art. 12 du titre précédent; & cela, parce que ce qui arrive par le vice propre de la chofe, ne peut-être réputé cas fortuit, art. 8, chap. 5 du Guidon, & art 7 des affurances d'Amfterdam, L'art. 17 de l'Ordonnance de Rotterdam ajoute, fi les affureurs

assureurs n'ont spécialement été chargés desdits risques. *Vide* ce qui a été observé sur ledit article 12 du titre précédent, & ce que dit le Commentateur sur celui-ci.

Ce n'est pas non plus un dommage arrivé par fortune de mer, que la perte d'une ancre causée par le frottement du cable sur des roches, qui l'ont rompu & coupé : c'est là une suite naturelle du service des choses destinées à l'usage du navire. Et de même qu'on ne peut demander aux assureurs que le navire a perdu de sa valeur, pour avoir plus de service qu'il n'en avoit, ou parce que les cordages & les voiles sont usés ; de même, le navire étant à l'ancre, si les cables auxquels les ancres sont attachées, s'usent, rompent ou sont coupés par l'effet seul des courants ou du tangage du navire, les assureurs ne sont pas tenus de cette perte. Autre chose seroit si la violence des coups de vent ou de mer obligeoit de filer les cables, ou en causoit la rupture ; & de même, si quelque coup de vent emportoit une voile, une vergue, & que le tout fût bien constaté par un procès-verbal du maître ou capitaine, signé des principaux de l'équipage, confirmé & attesté par une déclaration au greffe de l'Amirauté, à l'arrivée du navire. Cette distinction, au reste, est appuyée de la conséquence qui se tire tout naturellement de la premiere partie de l'art. 4 du tit. suiv.

si le navire ne peut achever son voyage & qu'il soit jugé incapable de faire son retour, la question, si cet événement est à la charge des assureurs, ou non, dépend de savoir si c'est par des coups de mer, ou autre cas fortuit, que le navire est devenu hors d'état de servir, ou si c'est par vétusté & pourriture, ce qui git en examen & visite du navire pour pouvoir juger, si, au départ, il étoit vraiement en état de faire le voyage ou non ; parce qu'en ce dernier cas les assureurs n'en doivent pas répondre, s'agissant d'un vice de la chose, quoiqu'en disent Stypmannus, *part. 4, cap. 2, n. 102, fol. 385, cap. 7, n. 332, fol. 458*, & Casa Regis, *disc. 1, n. 140*.

On cite sur ce sujet plusieurs Arrêts d'Aix & des Sentences de Marseille contre les assureurs ; mais ces préjugés, pour être juridiques, doivent avoir été rendus sur des preuves que les navires avoient été rendus innavigables par fortunes de mer. Cependant, qu'est-ce que ces preuves pour l'ordinaire ? Des procès-verbaux frauduleux de la part des capitaines, toujours disposés à favoriser les armateurs, sans égard à la vérité & à la justice.

ARTICLE XXX.

NE seront aussi tenus des *pilotages*, *touages*, *lamonages*, des *droits de congé*, *visite*, rapports & d'ancrage, ni de tous autres *imposés sur les navires & marchandises*.

Pilotages, touages & lamanages. C'est ce que l'art. 8 du titre suivant, appelle menues avaries, qui doivent se payer un tiers par le navire & les deux autres tiers par les marchandises.

A l'égard des droits *de congé*. L'art. 9 les retranche du nombre des avaries, & veut qu'ils soient acquittés par les maîtres.

Les assureurs sont déchargés de tout cela par le présent article; mais cela doit-il s'entendre aussi bien du cas où ces frais & droits deviendront extraordinaires par quelque tempête ou coup de vent qui obligera d'aborder un port ou d'entrer en riviere, que de celui où ces mêmes droits ne seront devenus extraordinaires que par une suite naturelle du voyage, au moyen des escales qu'il devoit faire, ou par le fait particulier du maître ?

Ce qui fait penser qu'il n'y a point de distinction à faire à ce sujet, c'est que ces droits sont peu considérables en eux-mêmes, & qu'il est d'usage de stipuler dans les polices d'assurance que les assureurs ne seront tenus d'aucunes avaries qu'en cas qu'elles excedent trois, quatre ou cinq pour cent.

Cependant il se peut faire que ces droits étant joints aux avaries, forment un total qui excede les 3, 4 ou 5 pour cent; & alors il seroit naturel qu'ils fissent partie des avaries, étant occasionnés par tempête ou autre fortune de mer; car on comprend bien que jamais les assureurs n'en peuvent être tenus, si ce sont des droits ordinaires, à payer au départ du navire & à son arrivée au lieu de sa destination, ou s'ils ne sont devenus extraordinaires que par le fait particulier du propriétaire ou du maître. Voyez l'art. 8 du tit. suivant.

Droit de congé, visite, &c. Il ne s'agit point là, comme l'a immaginé le Commentateur, » de la confiscation du navire & des marchandises, faute par le » maître ou les assurés d'avoir pris des congés, fait visiter des marchandises, » fait leur rapport, ou payé les droits d'ancrage, &c. » Si c'étoit là l'objet de l'article, il seroit autrement conçu. Tout ce qu'il a entendu décider, c'est que tous ces droits, qui doivent être acquittés respectivement par l'armateur, le maitre & les marchands chargeurs, ne regardent pas plus les assureurs que les frais du pilotage, touage & lamanage.

Au reste, les droits de congé sont ceux de congé ou passe-port que le maître doit prendre nécessairement chez le Receveur de M. l'Amiral pour chaque voyage qu'il veut faire en mer. Les droits de visite sont ceux qui sont attribués aux Officiers de l'Amirauté pour la visite des navires, à l'effet de quoi, dans chaque port, il y a des huissiers-visiteurs. Les droits de rapport sont ceux dus pour tous les rapports & déclarations que les maîtres sont tenus de faire à l'Amirauté, soit à leur arrivée, soit en cas de relâche dans chaque port. Les droits d'ancrage sont ceux qui sont dus à M. l'Amiral pour la permission de mettre le navire à l'ancre, soit dans les rades, soit dans les rivieres : drois qui se levent indifféremment sur les Etrangers & les François, comme il a été observé ci-dessus, art. 11, tit. premier du liv. premier.

Enfin, les autres *droits imposés sur les navires & marchandises*, sont ceux dus pour la soumission de ramener le navire au port où il est armé, pour une commission en guerre, pour le lestage & délestage, l'amarrage au quai, le parisis en l'isle de Ré, & généralement tous droits locaux, avec ceux d'entrée & de sortie dus au bureau des fermes du Roi, suivant la nature & la qualité des marchandises.



ARTICLE XXXI.

IL sera fait désignation dans la police des marchandises sujettes à coulage; sinon les assureurs ne répondent point des dommages qui leur pourront arriver par tempête, si ce n'est que l'assurance soit faite sur le retour des pays étrangers.

VOYEZ l'article 17 des assurances d'Amsterdam.

Que dans la police, celui qui se fait assurer soit obligé d'exprimer les marchandises sujettes à coulage; il n'y a rien là que de naturel, puisque les risques étant plus grands, c'est une raison pour augmenter la prime, art. 4, chap. 2, du Guidon, & qui peut même ou empêcher d'assurer, ou faire qu'on n'assure que pour une moindre somme. Mais que cette obligation de déclarer les marchandises sujettes à coulage cesse, lorsque l'assurance est faite sur retour des pays étrangers; c'est ce dont on ne conçoit du tout point la raison, à moins qu'on ne dise que dans ce cas l'assuré est censé ignorer quelles sortes de marchandises lui seront envoyées en retour, & que la présomption est contraire si les retours lui sont faits de quelque port du Royaume ou de nos colonies.

Quoiqu'il en soit, l'usage est, & c'est aujourd'hui une clause de style, de stipuler dans les polices d'assurances, que les assureurs courront les risques sur les marchandises qui se trouveront chargées dans le navire, de quelque nature qu'elles soient, sujettes à coulage ou non.

Lorsque les marchandises sujettes à coulage sont aux risques des assureurs, ils répondent alors du coulage qui arrive, ou qui est censé être arrivé par tempête ou autre fortune de mer, à la déduction néanmoins du coulage ordinaire, tel qu'il est réglé par l'usage; parce que ce coulage ordinaire & inévitable, quelque heureux que soit le voyage, procédant du vice propre de la chose, ne peut être un risque maritime.

Ce coulage naturel & ordinaire, par rapport aux voyages de l'Amérique & autres de long cours, est arbitré pour les eaux-de-vie, les vins, les guildives & autres liqueurs, les huiles, &c. à 12 ou à 15 pour cent; pour les sucres bruts, à 13 ou 14 pour cent; pour les indigos, de 10 à 20 pour cent, & quelquefois au-delà, suivant qu'ils ont été chargés plus ou moins secs.

Dans les voyages moins longs, comme dans la Méditerranée en Flandres, en Hollande, dans la mer Baltique, le coulage ordinaire des liqueurs est de 3 à 4 pour cent; & s'il n'est question que du trajet du golfe d'Aquitaine en Normandie, Picardie, & toute la Manche, le coulage n'est estimé que 2 à 3 pour cent; ainsi du reste à proportion, quand il n'y a rien de réglé sur cela par la police.

Mais on y pourvoit assez souvent, & alors les assureurs n'en sont tenus qu'autant que le coulage se trouve excéder celui qui a été stipulé.

Par la raison que le coulage en général est inévitable, il seroit naturel que les assureurs, lorsqu'ils en sont tenus, n'en fissent raison qu'à la déduction du coulage stipulé. Cependant l'usage de cette place, est qu'ils le paient en plein

lorsqu'il excede ; à l'exemple de ce qui se pratique en fait d'avaries, en quoi ils sont de pire condition que lorsque le coulage n'est pas stipulé ; puisque, comme il a déjà été observé, ils déduisent alors le coulage, tel qu'il est réglé par l'usage.

Il faut bien prendre garde, que quelque considérable que soit le coulage, on ne peut en faire un objet d'avarie, à moins qu'il n'y ait preuve que les fûtailles ont été endommagées par la tempête, ou autre fortune de mer ; sans cela le coulage ne peut être regardé que comme naturel, ou provenant du vice de la chose.

ARTICLE XXXII.

SI l'assurance est faite divisément sur plusieurs vaisseaux désignés, & que la charge entiere soit mise sur un seul, l'assureur ne courra risque que de la somme qu'il aura assurée sur le bâtiment qui aura reçu le chargement, quand même tous les vaisseaux désignés viendroient à périr, & il rendra la prime du surplus, à la réserve du demi pour cent.

LE Guidon, ch. 13, dans une hypothese afférente à notre article, suppose que les marchandises destinées pour plusieurs navires aient été chargées dans une seule barque ou allege, pour être renversées dans les navires, & que l'allege périsse ; dans ce cas, il décide que l'assureur n'est tenu de la perte que jusqu'à concurrence de la plus forte somme qui devoit être chargée dans l'un de ces navires ; mais cette décision est tout-à-fait irréguliere, & ne dérive nullement du principe de notre article, savoir, que l'assureur a entendu partager les risques sur plusieurs navires. On ne peut pas conclure delà, en effet, qu'il falloit autant d'alleges qu'il y avoit de navires, qui doivent recevoir les marchandises. Il suffisoit que ces marchandises fussent destinées à être réparties sur ces différens navires, aux termes de l'assurance, pour que leur perte tombe sur les assureurs ; car, enfin, il falloit les porter à bord de chacun des navires, & cela étant, il importe peu qu'elles aient été chargées dans une seule allege.

La division des marchandises ne regarde que les différens navires destinés à les recevoir. Si tout a été renversé dans un seul & qu'il vienne à périr, c'est alors que l'assureur est fondé à dire qu'il ne peut perdre sur ce bâtiment, qui seul a reçu le chargement, que la somme qu'il avoit assurée sur ce même bâtiment, & cela sans examiner quel a été le sort des autres navires sur lesquels il avoit également assuré, parce que l'assurance est caduque & frustratoire à leur égard, à défaut de chargement réel & effectif dans ces autres navires.

L'assurance ne peut donc avoir d'effet en pareil cas, que par rapport au bâtiment sur lequel seul il y a eu des marchandises chargées, & par conséquent que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle il avoit voulu courir le risque sur ce même bâtiment. Inutilement opposeroit-on à l'assureur que les

autres navires aient péri tout de même, c'est tout comme si les marchandises chargées dans un seul, eussent été distribuées également sur tous ; la vérité est que la perte de ces autres navires lui est tout-à-fait indifférente, puisqu'il n'y a été rien chargé. C'est un bonheur pour lui qu'il n'y ait eu de chargement que sur un seul navire ; & comme il n'a pris les risques sur ce navire que jusqu'à une certaine somme, il doit être quitte en payant cette somme. Pour le surplus, l'assurance est caduque, & il n'est question de sa part, que d'en rendre la prime, s'il l'a reçue, à la réserve du demi pour cent pour sa signature.

Mais encore une fois, la décision n'a rien de commun avec le transport des marchandises destinées pour chaque navire, & nul doute qu'elles ne puissent valablement être chargées dans une seule allege aux risques des assureurs.

Sur la question, si la disposition de cet article doit s'étendre au cas où le capitaine ou maître à chargé sur un autre navire que le sien, les marchandises qui lui avoient été confiées, & s'il en doit répondre, les deux navires venant à périr. Voyez *suprà* l'art. 9, tit. du capitaine, qui est le premier du liv. 2.

ARTICLE XXXIII.

LORSQUE les maîtres & patrons auront la liberté de toucher en différens ports ou échelles, les assureurs ne courront point les risques des effets qui seront à terre, quoique destinés pour le chargement qu'ils auront assuré, & que le vaisseau soit au port pour le prendre, s'il n'y a convention expresse par la police.

DANS le cas où par l'assurance il est permis à l'assuré de faire différentes escales, les risques des marchandises à prendre dans les escales, se reglent de droit sur ceux que l'assureur a pris sur lui pour le chargement des marchandises dans le lieu du départ du navire ; c'est-à-dire, que s'il a pris les risques des barques ou alleges destinées à porter les marchandises au navire, il en sera de même dans les escales. Et comme cela n'a rien de commun avec les effets qui sont à terre, quoique destinés pour le navire, qui est à portée de les recevoir, parce qu'il n'y a pas encore là de risques maritimes, il s'ensuit que sans une clause formelle & expresse, insérée dans la police, l'assureur ne pourra être tenu de répondre du dommage qui arrivera aux marchandises tant qu'elles seront encore à terre. Santerna *de assec. part. 4, n. 49* ; Stypmannus *ad jus marit. part. 4, cap. 7, n. 328, fol 457.* Cette clause, comme exorbitante, devroit se trouver rarement dans les polices d'assurances ; cependant elle est assez usitée.



ARTICLE XXXIV.

SI l'aſſurance eſt faite pour un temps limité, ſans déſignation de voyage, l'aſſureur ſera libre après l'expiration du temps, & pourra l'aſſuré faire aſſurer le nouveau riſque.

CELA prouve de nouveau que l'Ordonnance n'a pas entendu abroger l'ancien uſage d'aſſurer pour un temps limité, & étendre néceſſairement l'aſſurance au voyage entier du navire, ſoit pour l'aller, ſoit pour le retour. Si donc l'aſſurance eſt pour deux ou trois mois ſeulement, après l'expiration du terme, il n'y a plus de riſques pour l'aſſureur; ſa prime eſt gagnée, attendu que l'aſſurance ne ſubſiſte plus, ſauf le réglement des pertes & avaries qui auront eu lieu dans le temps des riſques. Mais, encore une fois, ces ſortes d'aſſurances ne ſe pratiquent plus que pour les navires armés en courſe, ou dans quelques affrétemens faits au Roi : les derniers affrétemens que nous ayons vu de cettte eſpece, ont eu pour objet la conquête du Port-Mahon.

ARTICLE XXXV.

MAIS ſi le voyage eſt déſigné par la police, l'aſſureur courra les riſques du voyage entier, à condition, toutefois, que ſi ſa durée excede le temps limité, la prime ſera augmentée à proportion, ſans que l'aſſureur ſoit tenu d'en rien reſtituer, ſi le voyage dure moins.

IL eſt queſtion ici d'une aſſurance ſinguliere, faite pour un temps limité avec déſignation du voyage du navire. On ſuppoſe dans ce cas, que l'aſſurance eſt pour tout le voyage, & que le temps de ſa durée n'a été limité que dans l'idée qu'il n'en faudroit pas davantage pour que le navire ſe rendît à ſa deſtination.

Dans cette hypotheſe, l'article décide que l'aſſureur courra les riſques du voyage entier, mais à une condition qui eſt toute à ſon avantage, en ce que, ſi le voyage dure plus que le temps limité par la police, ſa prime augmentera à proportion; tandis qu'au contraire elle ne ſouffrira aucune réduction ſi le voyage dure moins; en quoi il n'y a pas de réciprocité. Auſſi une telle aſſurance n'eſt-elle plus en uſage.

Avant notre Ordonnance, la prime étoit réglée pour le gain, *ad ratam itineris & periculi.* Caſa Regis, *diſc.* 1, *n.* 50. Voyez l'art. 12, chap. 9 du Guidon, dans Cleirac, p. 296.



ARTICLE XXXVI.

LEs assureurs seront déchargés des risques, & ne laisseront de gagner la prime, si l'assuré, sans leur consentement, envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui désigné par la police, quoique sur la même route; mais l'assurance aura son effet entier, si le voyage est seulement raccourci.

QUOIQU'IL n'y ait pas non plus de réciprocité dans l'espece de cet article, il n'en est pas moins juste au fonds, parce que c'est uniquement par le fait de l'assuré, que le voyage est allongé ou raccourci; au lieu que le précédent suppose que le plus ou le moins de durée du voyage est le pur effet du hazard.

Si donc l'assuré allonge le voyage, en envoyant le navire en un lieu plus éloigné que celui désigné par la police, quoique sur la même route, il est tout naturel que l'assureur gagne sa prime, & qu'il soit déchargé de tous risques, dès que le navire sera parvenu à la hauteur du lieu désigné par la police. Dans le cas contraire, l'assureur n'aura pas moins gagné la prime, nonobstant le raccourcissement du voyage : c'est l'affaire de l'assuré, s'il a voulu abréger le voyage. Il a pu faire courir moins de risques à l'assureur, mais il ne lui a pas été libre de les augmenter. Voyez le même art. 12, chap. 9 du Guidon.

En interprétation, ou plutôt à l'occasion de cet article & du 27 ci-dessus, il s'est élevé une difficulté, dont voici l'espece.

Jean de Marseille s'est fait assurer, par Pierre de Rouen, à 4 pour cent de prime ordinaire, & 30 pour cent d'augmentation en cas de guerre ou hostilités de la part des Anglois, la somme de 1000 liv. sur les facultés de son vaisseau, les risques à courir du jour du départ du navire de l'Amérique jusqu'à son arrivée à Marseille.

Le vaisseau arrivé à Cadix, Jean qui se trouve y avoir des effets pour 3000 liv., par conséquent pour 2000 liv. au-delà de la somme assurée, & qui, à cause des hostilités déjà commises par les Anglois, veut décharger ses effets à Cadix, propose à Pierre son assureur, la cessation des risques à Cadix, moyennant une réfraction raisonnable sur les 30 pour cent d'augmentation de prime; & sur le refus de Pierre, il fait décharger à Cadix de ses effets jusqu'à la concurrence de la somme de 2000 liv. c'est-à-dire, les deux tiers, laissant aux risques de l'assureur l'autre tiers dans le vaisseau, jusqu'à son arrivée à Marseille.

Pierre prétend que ce tiers resté dans le navire, ne peut pas demeurer en entier à ses risques; qu'il a gagné les deux tiers de la prime au moyen de la décharge faite à Cadix des deux tiers du chargement, attendu qu'il étoit assureur du tiers de la totalité de ce chargement, & qu'ainsi au lieu de courir le risque de la somme entiere de 1000 livres restée dans le navire, il ne le doit courir que jusqu'à concurrence du tiers.

Jean répond, que quoique la somme de 1000 liv. qu'il a fait seulement assurer, fasse le tiers de son chargement qui est de 3000 liv. ce n'est pas néanmoins le tiers précisément qu'il a fait assurer, mais simplement la somme de 1000 liv.

ſur ce chargement; qu'ainſi il lui a été permis de décharger à Cadix pour ſon compte ce qui excédoit la ſomme de 1000 liv. uniquement aſſurée, & de laiſſer le reſte dans le vaiſſeau aux riſques de ſon aſſureur, depuis Cadix juſqu'à Marſeille, où le voyage doit finir; l'aſſureur n'ayant rien à dire dès qu'il eſt reſté ſur le navire des effets juſqu'à concurrence de la ſomme de 1000 liv. aſſurée, & que ce n'eſt point à lui à demander raiſon de ce qu'il y avoit de chargé au-delà, comme n'ayant aucun intérêt excédent.

Cette queſtion, propoſée dans le Mercure de France, du mois d'Août 1756, page 123 & ſuivantes, a été réſolue en faveur de Pierre, aſſureur; dans celui d'Octobre, deuxieme volume, pag. 106 & ſuivantes, par un Avocat du Parlement de Bordeaux, & au profit de Jean, aſſuré, par un anonyme.

L'Avocat de Bordeaux a traité de ſophiſme les raiſons de l'aſſuré, tandis que l'anonyme à trouvé que la difficulté formée par l'aſſureur, n'étoit qu'une pure chicane.

Dans l'eſpece particuliere, après les propoſitions de l'aſſuré, ſur-tout après la déclaration par lui faite qu'il renonçoit à toute demande d'avaries, on ne peut s'empêcher effectivement de regarder l'aſſureur comme un homme un peu plus que difficultueux; mais cela ne décide point le point de droit.

Sur quoi portoit l'aſſurance de Pierre? Voilà le nœud de la queſtion. Pierre, dit ſon défenſeur, en aſſurant 1000 liv. ſur un chargement de 3000 liv. a couru les riſques de la totalité du chargement, juſqu'à concurrence du tiers. Son aſſurence, en un mot, s'étendoit ſur l'intégrité du chargement, & en répondoit proportionnellement à l'intérêt qu'il y avoit pris, comme étant au lieu & place de l'aſſuré; de maniere que le chargement eût péri ou ſouffert des avaries juſqu'au deux tiers, l'aſſuré n'eût pas ſupporté ſeul cette perte; il y auroit fait contribuer l'aſſureur à proportion, c'eſt-à-dire, pour un tiers de ces deux tiers de perte, comme ayant réellement aſſuré ces deux tiers auſſi-bien que le tiers reſtant, juſqu'à concurrence du tiers du total.

Or, ſi l'aſſureur eût été tenu du tiers de ce qui auroit péri du chargement en cas de naufrage, ou autre accident maritime, il eſt juſte par la raiſon des corrélatifs, qu'il entre en part de ce qui eſt arrivé à bon port de ce même chargement; en un mot, de ce qui a été déchargé, & par là mis à couvert de tous riſques. D'où il s'enſuit, qu'il a gagné la prime de la partie du chargement qui a été déchargé à Cadix; parce qu'il y avoit réellement intérêt, à raiſon de ſon aſſurance, qu'il en avoit couru néceſſairement les riſques juſqu'à Cadix, & que c'eſt l'affaire de l'aſſuré s'il a voulu y faire finir les riſques, en abrégeant d'autant le voyage.

Tel eſt le précis des moyens allégués par l'Avocat de Bordeaux en faveur de l'aſſureur; le reſte n'eſt qu'une amplification, plus propre à embaraſſer l'eſprit qu'à le conduire à la déciſion.

Il faut avouer que ce raiſonnement paroît plus conforme aux principes, que celui de l'anonyme, qui ſe croyant obligé de convenir que ſi l'aſſurance eût été déclarée faite pour 1000 liv. ſur un chargement eſtimé 3000 liv. l'aſſuré n'auroit pu faire décharger à Cadix les deux tiers de ce chargement, ſans en devoir la prime, prétendant que c'eſt autre choſe dans l'eſpece. Il ſe fonde ſur ce que l'aſſurance n'a pas été faite ſur un objet déterminé, mais ſimplement d'une ſomme de 1000 liv. d'où il conclut, qu'il ſuffit à l'aſſuré d'avoir laiſſé dans

dans le navire, jusqu'à son arrivée à Marseille, des effets de la valeur de 1000 l. pour que l'assureur n'ait rien a dire, & soit tenu de courir les risques de cette somme entiere de 1000 liv. dans le trajet de Cadix à Marseille. Mais, où seroit la raison de différence ? Qu'importe que le chargement soit estimé dans la police, ou qu'il ne le soit pas ? Cela peut-il changer la nature & les effets de l'assurance ?

Cependant est-il bien vrai que la décision favorable à l'assureur, doive être prise pour regle absolument ?

Elle n'a pas d'autre appui que cet argument : l'assureur a couru le risque des accidens maritimes qui pouvoient arriver à la totalité du chargement, jusqu'à concurrence de la somme de 1000 liv. par lui assurée : donc il a gagné la prime de ce qui a été déchargé à Cadix.

Qu'en cas de perte d'une partie du chargement jusqu'à l'arrivé du navire à Cadix, l'assureur eût été tenu d'en supporter sa part à proportion de la somme par lui assurée, cela n'est pas douteux ; mais que delà il s'ensuive qu'il ait gagné la prime de ce qui a été mis à terre à Cadix, la conséquence est trop brusque.

Si Cadix eût été le lieu du dernier reste du navire, & que le navire eût péri dans le port, après que l'assuré en auroit eu retiré pour 2000 liv de ses effets, sans doute que l'assuré n'auroit pas été recevable alors à dire à l'assureur : » ce sont mes effets que j'ai fait mettre à terre, dans lesquels vous n'avez » rien à prétendre, le surplus qui est resté des effets dans le navire, y est de» meuré pour votre compte; la perte survenue vous regarde seul, ainsi vous » devez m'en répondre en plein. »

Cette prétention en effet seroit aussi ridicule qu'injuste, parce que le voyage étant fini & les risques ayant été courus en commun, tant qu'il a duré, il faut nécessairement que la décharge des marchandises se fasse aussi pour compte commun; en telle sorte que ce qui sera mis à terre tourne au profit de l'un & de l'autre indistinctement, & que le péril de ce qui reste encore à décharger soit partagé tout de même. Eh ! sur quel fondement, après tout, l'assuré prétendroit-il que ce seroit ses effets particuliers qu'il auroit mis à couvert, au préjudice de l'assureur, sans que celui-ci fût en droit de lui rétorquer que ces mêmes effets devroient au contraire être regardés comme sauvés à la decharge de son assurance ?

En un mot, la droite raison veut en pareil cas que, comme ils ont tous deux couru les risques des 3000 liv. de marchandises jusqu'à l'arrivée du navire à son dernier reste, le sort heureux ou malheureux de la décharge de ces mêmes marchandises, les regarde également en commun.

Mais il en doit être autrement, ce semble, lorsque le voyage n'est pas fini, & qu'ainsi il y a encore des risques à courir. Pourquoi, en effet, dans notre hypothese, ne seroit-il pas permis à l'assuré de retirer pour son compte, du navire qui a abordé un port sur sa route, les effets qu'il y a au-delà de la somme qu'il y a fait assurer, & d'y laisser simplement la valeur de la somme assurée, aux risques en entier de l'assureur, celui-ci au moins n'ayant pas voulu que tout fût déchargé dans le même endroit, moyennant la réduction de la prime à proportion du voyage avancé ?

On ne manquera pas de faire valoir les risques que l'assureur a couru jusqu'à ce que le navire eût touché à Cadix. Mais quoi ! ces risques ont ils été

autres que ceux qu'il lui reste à courir encore de Cadix à Marseille? Ces risques jusqu'à Cadix ont été bornés absolument à la somme de 1000 liv. & de Cadix à Marseille n'est-ce pas la même chose?

La seule différence qu'il y ait, c'est que jusqu'à Cadix la perte du chargement ne l'auroit regardé que pour un tiers; au lieu que de Cadix à Marseille le chargement étant réduit à 1000 liv. la perte qui pourra survenir sera toute pour son compte. Mais dans l'un & l'autre cas, son assurance ne l'aura jamais exposé à perdre plus de 1000 liv.

Si jusqu'à Cadix son assurance ne l'obligeoit à réparer la perte que pour un tiers, c'est qu'elle avoit un objet plus étendu, en ce qu'elle portoit sur la totalité du chargement, qui, étant de 3000 liv. l'intéressoit à la perte de ces 3000 liv. à proportion de la somme par lui assurée. Mais pour cela il ne couroit ni plus ni moins de risques que si le chargement eût été borné à 1000 liv. il n'étoit toujours question pour lui que de cette somme de 1000 liv. à cela près que le chargement étant de 3000 liv. il répondoit des 3000 liv. Mais comme ce n'étoit qu'à proportion, c'est-à dire pour un tiers seulement, sa condition étoit la même que si l'assuré n'eût chargé que pour 1000 liv. d'effets.

Les risques de l'assureur n'ayant donc jamais été plus grands ni moindres dans un temps que dans l'autre, par quelle raison n'auroit-il pas été permis à l'assuré de faire décharger à Cadix les deux tiers de son chargement, avec exemption de toutes primes, pour ne la payer, aux termes de la police, qu'en cas d'arrivée à bon port à Marseille du reste du chargement laissé dans le navire?

C'est, dira-t-on, (du moins ne voit-on pas d'autre objection à faire) que le chargeur assuré jusqu'à 1000 liv. profiteroit des autres 2000 liv. après en avoir fait courir les risques à l'assureur, & sans en avoir, lui, couru les risques. Mais la réponse est, que si l'assureur à couru les risques de ce qui a été déchargé à Cadix, l'assuré chargeur les a courus tout de même, puisqu'en cas de perte il n'auroit pu demander que le tiers à l'assureur.

Si, au lieu de mettre à terre à Cadix les deux tiers de son chargement, l'assuré l'eût laissé aller en entier à Marseille, lieu de la destination du navire, les risques auroient continué de courir sur le même pied entre lui & l'assureur: mais alors l'assureur auroit couru les risques sur les 3000 liv. au lieu qu'au moyen de l'opération faite à Cadix, il ne court plus risque que des 1000 liv. qu'il a assurées. Encore une fois, quel tort est fait en cela à l'assureur, pour qu'il ait lieu de se plaindre?

Quoi! parce que le chargement étoit de 3000 liv. & qu'ainsi les parties, sans le savoir peut être, ou du moins sans intention de contracter une société, ont couru les risques de ce chargement, l'une pour deux tiers, l'autre pour un tiers, il faudra nécessairement que cet ordre soit gardé jusqu'à l'arrivée du navire à sa destination? Eh! où est la loi qui l'ordonne de la sorte.

Supposons que l'assuré après avoir fait assurer 1000 liv. sur son chargement de 3000 liv. eût ensuite fait assurer le reste par deux autres personnes, dans la même hypothese de l'arrivée du navire à Cadix, ne lui auroit-il pas été libre de concert avec ces deux autres assureurs de faire finir leurs assurances à Cadix, & en conséquence d'y faire décharger les deux tiers de ce chargement, sans que le premier assureur des 1000 liv. qui n'auroit pas voulu imiter leur exemple, eût rien à dire? Si cela est, comme on n'en peut douter;

parce que le grand nombre ne doit pas souffrir de l'entêtement & du caprice du nombre inférieur ; pourquoi en seroit-il autrement dans le cas qu'il n'y aura eu d'assurance que pour 1000 liv. puisque le chargeur aura été alors son propre assureur pour la partie du chargement excédante la somme de 1000 liv. simplement assurée ?

Concluons donc que, dans l'espece dont il s'agit, la prétention de l'assureur n'est pas fondée, & que l'assuré pouvoit même consentir que l'assureur fût déchargé de toutes avaries, pourvu que les marchandises par lui laissées dans le navire, ne fussent pas plus sujettes à avaries, que celles qu'il en avoit retirées.

Je vas plus loin & je pense aussi que l'assuré auroit pu faire décharger également à Cadix ses effets excédans l'assurance, quoiqu'ils eussent été au-dessous de la valeur de la somme assurée. La raison est, comme il a déjà été observé, que pour avoir couru les risques conjointement avec son assureur jusqu'à Cadix, il ne s'ensuit nullement qu'il ne puisse être obligé de continuer de les courir, n'y ayant aucune loi qui l'y assujettisse. Il doit donc lui être permis indistinctement de retirer des risques ce qu'il ne veut plus qui y demeure exposé ; & si l'assureur, par singularité, refuse de l'imiter, & en conséquence de résoudre l'assurance, c'est son affaire ; il est juste qu'il coure seul alors les risques de ce qui restera dans le navire pour faire le simple fonds de l'assurance.

En tout cas, si la prétention de l'assureur pouvoit l'emporter il en résulteroit de très-fâcheuses conséquences pour tout le commerce qui se fait par escales, sur-tout celui de l'Amérique, par le trouble & la confusion qu'une telle nouveauté jetteroit dans les diverses opérations qui s'y font nécessairement à chaque voyage de navire, & par les discussions sans nombre qu'elle feroit naître. Car enfin si la décision devoit être portée en faveur de l'assureur, il faudroit la reconnoitre pour regle générale, applicable par conséquent à tous les cas semblables. Or cette regle, comment l'assortir à l'usage du commerce de l'Amérique ?

On sait que la destination d'un navire partant de France pour l'Amérique, n'est presque jamais fixée ; c'est-à-dire qu'elle n'est pas plutôt pour un port que pour un autre ; & que lors même qu'un port y est désigné, la liberté est toujours laissée au capitaine de Courir la côte de St. Domingue, pour ne s'arrêter qu'aux endroits qui, eu égard aux circonstances, conviendront mieux au débit de la cargaison. On sait aussi que le plus souvent l'assurance se fait à prime liée pour l'aller & le retour, tant en ce qui concerne la cargaison que le corps du navire.

Or dans le cas de prime liée, les assureurs sur la cargaison, que les sommes par eux assurées en égalent la valeur, ou qu'elles n'aillent qu'à la moitié, au tiers ou au quart, prétendront-ils avoir gagné la prime à proportion, sur les effets qui auront été déchargés d'escale en escale, jusqu'à ce que le navire soit arrivé au lieu de son reste, sans égard aux pertes qui seront survenues depuis les premiers déchargemens de marhandises ? Ne faudra-t-il pas qu'ils attendent le retour du navire en France au port d'où il est parti & qu'ils courent les risques en plein sur les effets chargés pour le retour.

Dans la supposition même que la prime ne soit pas liée, & que l'assurance pour l'aller soit à part ou distinguée ; si l'assurance ne va, par exemple, qu'à la moitié de la cargaison, les assureurs gagneront-ils la prime de ce qui sera dé-

chargé en différentes escales, quoique le tout n'excede pas la moitié libre & non assurée de la cargaison ? & si ensuite le reste des marchandises essuie des pertes ou avaries, ces mêmes assureurs ne les supporteront-ils qu'à proportion, quoique ce qui sera resté dans le navire aura rempli & au-delà le montant des assurances ?

Il faudroit décider en leur faveur, si, dans l'espece ci-dessus, entre Jean de Marseille, & Pierre de Rouen, la cause de Pierre assureur étoit la meilleure ; & alors dans quel embarras ne jetteroient pas les distinctions à faire, pour juger quelle quotité de la prime auroit été gagnée, & quels risques auroient encore eu à supporter les assureurs ?

Mais le commerce peut-il s'accommoder de pareilles discussions, si compliquées, si difficiles à démêler ? Et mettant à l'écart ces vaines subtilités, n'est-il pas plus simple, plus uni & plus régulier de dire, qu'indépendamment de ce que le navire aura laissé sur sa route, les assureurs sont demeurés responsables de tout ce qui y aura resté, tant que ce reste aura suffi pour remplir le montant des assurances ; moyennant que tout cela soit constaté par des preuves juridiques ; c'est-à-dire, par des procès-verbaux & déclarations faites à l'Amirauté, de la quantité des marchandises déchargées, pour en faire la comparaison avec la facture générale du chargement.

Aussi lorsque la question fut proposée aux négocians de la Rochelle, en parurent-ils extrêmement surpris, ceux qui sont dans l'habitude d'assurer comme les autres.

Le plus grand nombre, que le bon sens & la droiture d'esprit guident dans la solution des difficultés que le commerce maritime fait naître de temps à autre, regarda celle-ci, comme une de ces misérables subtilités qui gagnent en d'autres places, & qui accoutumant les esprits à mettre en problême les questions les plus simples, menacent le commerce de devenir la victime des ravages que la chicane exerce, avec tant d'empire, dans les Tribunaux où sont discutées les matieres de Jurisprudence ordinaire.

Cependant comme cette question pourroit être jugée diversement, & qu'il est de la prudence de prévenir de pareilles contestations, nos armateurs pour l'Amérique, ont jugé à propos de se mettre à couvert des difficultés qui pourroient leur être faites à cet égard, en prenant la précaution d'ajouter une nouvelle clause dans leurs polices d'assurances, en ces termes ou autres équivalens.

» Nous prenons en tout temps à notre charge, le total ou partie des mar» chandises de la présente assurance ; de maniere qu'en cas de sinistre, il vous » suffira de justifier, que lors de l'accident il y avoit dans le navire assez de » marchandises pour remplir le montant de nos signatures, sans avoir égard » à ce qui auroit pu être précédemment déchargé dans les diverses escales que » le navire aura faites. » Avec une pareille clause, la question élevée par Pierre de Rouen s'évanouit.



ARTICLE XXXVII.

SI le voyage est entiérement rompu avant le départ du vaisseau, même par le fait des assurés, l'assurance demeurera pareillement nulle, & l'assureur restituera la prime, à la réserve du demi pour cent.

D'UN autre côté, voici un avantage que l'assuré a sur l'assureur. Dès que la police est signée, l'assureur ne peut plus s'en dédire & se dégager sans le consentement de l'assuré ; il n'a que la ressource de se faire réassurer s'il le juge à propos.

A la vérité, l'assuré ne peut tout de même se désister de l'assurance malgré l'assureur : mais ce qu'il n'a pas le pouvoir de faire directement, il le peut indirectement, ou en rompant le voyage avant le départ du vaisseau, ou en n'y chargeant aucunes marchandises. Dans l'un ou l'autre cas, l'assurance est nulle & caduque, & l'assureur doit restituer la prime, s'il l'a reçue d'avance, toujours à la réserve du demi pour cent. V. encore l'art. 12, ch. 9 du Guidon, p. 296.

Les marchandises ayant été chargées & le navire ayant mis à la voile, l'assuré est lié alors aussi étroitement que l'assureur, & il ne lui reste tout de même que la faculté de faire assurer la solvabilité de son assureur.

Si le voyage étant commencé, le navire relâche peu après dans le port, l'assuré pourra-t-il dans ce cas rompre le voyage, ou retirer les marchandises qu'il avoit chargées dans le vaisseau, à l'effet de rendre l'assurance caduque ? Je ne le pense pas, par la raison que l'assureur a commencé de courir des risques, à l'exemple du fret qui est gagné en entier, lorsque le marchand chargeur retire ses marchandises pendant le voyage, suiv. l'art. 8 du tit 3 ci-dessus.

J'en dis autant du cas où l'assureur aura couru le risque des marchandises chargées dans des alleges, pour être renversées à bord du navire ; & cela quoique le voyage soit rompu avant le départ du vaisseau, ou que le marchand chargeur ait retiré ses marchandises du navire, parce qu'il me paroît que cet article, en parlant du départ du vaisseau, suppose que les risques pour l'assureur n'ont dû commencer qu'au moment que le navire aura mis à la voile. Si donc ils ont commencé plutôt, c'est tout comme si le voyage fût commencé.

ARTICLE XXXVIII.

DÉCLARONS nulles les assurances faites après la perte ou l'arivée des choses assurées, si l'assuré en savoit ou pouvoit savoir la perte, ou l'assureur l'arrivée, avant la signature de la police.

IDEM. L'art. 20, des assurances d'Amsterdam.

Quoiqu'il soit de l'essence de contrat, qu'il y ait des risques à courir pour sa validité, l'assurance peut néanmoins être légitimement faite sur des

effets perdus ou arrivés à bon port, en considération de la bonne foi des parties. Elles ont cru que les risques n'avoient point cessé, & cela a paru suffisant pour en faire subsister l'assurance en pareil cas.

Mais sans cette bonne foi, la convention seroit illicite & frauduleuse, par conséquent nulle. Grotius, *de jure belli & pacis, lib. 2, cap. 12*, §. 23. Puffendorf, du droit de la nature & des gens, liv. 5, ch. 9, §. 8; & tous les autres auteurs qui ont traité la matiere. Cela est en effet indubitable, si l'assuré savoit la perte avant la signature de la police, ou l'assureur l'arrivée des effets: mais comme la preuve de la connoissance du fait, n'est pas facile à rapporter, notre article pour éviter toute surprise, fait dépendre le sort de l'assurance, du point de savoir si l'assuré a pu être instruit de la perte, ou l'assureur de l'arrivée du navire & des effets, avant la signature de la police. Et toute la différence qu'il y a à faire sur cela; c'est que si la connoissance n'est présumée, il n'en résultera que la nullité de l'assurance avec la peine ou l'indemnité réglée par l'art. 41 ci-après, sans intéresser la probité & la réputation de l'assureur ou de l'assuré; au lieu que la connoissance certaine du fait, imprimant sur celui qui l'avoit une note d'infamie, pourra selon la nature des preuves, l'assujettir à des peines dont la moindre sera la dégradation du titre de Négociant.

ARTICLE XXXIX.

L'ASSURÉ sera présumée avoir su la perte, & l'assureur l'arrivée des choses assurées, s'il se trouve que, de l'endroit de la perte ou de l'abord du vaisseau, la nouvelle en ait pu être portée avant la signature de la police dans le lieu où elle a été passée, en comptant une lieue & demie pour heure, *sans préjudice des autres preuves qui pourront être rapportées.*

LE ch. 4 du Guidon & l'art. 24 des assurances d'Amsterdam, tant au texte qu'aux notes, d'où le Commentateur à tiré, à son ordinaire & sans en avertir, tout ce qu'il a dit sur cet article & sur le précédent, admettent la même présomption en comptant une lieue & demie par heure. *Idem* Kuricke *Diatriba de assec. fol. 832, n. 4*; Casa Regis, *disc. 6, n. 17 & seq.* Stracha, *de assec. gl. 27, n. 5*; Rocus, *page 205.*

Ce que le Guidon ajoute simplement, c'est qu'à cause de la difficulté de constater à qu'elle heure du jour la perte sera arrivée, il faut la compter à midi; mais cela n'a aucun fondement, & c'est par les circonstances absolument qu'il faudra se régler pour la détermination de l'heure.

Si donc la nouvelle du sort du navire a pu être portée, avant la signature de la police, dans le lieu où elle a été passée, c'en est assez pour annuller l'assurance, que les parties aient su la nouvelle ou non; parce que la présomption est de droit, en cas que l'un ou l'autre ne l'ait pas ignorée.

L'art. ajoute, *sans préjudice des autres preuves qui pourront être rapportées;* c'est-à dire, que celui qui a intérêt de faire déclarer l'assurance nulle, est recevable à prouver, soit par titres ou par témoins, attendu qu'il s'agit de dol &

de fraude, que l'autre a véritablement ſu la nouvelle, quoique depuis l'événement il ne ſe ſoit pas écoulé aſſez d'heures, pour former, à raiſon d'une lieue & demie par heure, la préſomption admiſe par cet article; & à l'effet de parvenir à la preuve teſtimoniale, il n'eſt pas douteux, comme l'obſerve le Commentateur, qu'on ne puiſſe faire entendre les gens de l'équipage. Stracha, *ibid. n. 6*, Rocus; *page 243*.

ARTICLE XL.

SI toutefois l'aſſurance eſt faite ſur bonnes ou mauvaiſes nouvelles, elle ſubſiſtera s'il n'eſt vérifié par autre preuve que celle de la lieue & demie pour heure, que l'aſſuré ſavoit la perte, ou l'aſſureur l'arrivée du vaiſſeau, avant la ſignature de la police.

AUTRE choſe eſt de ſavoir la perte d'un navire ou de ſon chargement en tout ou en partie, & autre choſe eſt d'avoir lieu, & même un juſte ſujet de le craindre. C'eſt pour lors que l'on peut faire l'aſſurance ſur bonnes ou mauvaiſes nouvelles, comme le permet notre article, d'après l'article 21 des aſſurances d'Amſterdam déjà cité, auquel eſt conforme l'art. 9 de l'Ordonnance de Roterdam, que l'on trouve à la ſuite du traité des avaries de Quintin Weitſen. C'eſt auſſi l'avis de Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 2*, *cap. 5*, *n. 8*; de Kuricke, *ſupra fol. 832*, *n. 4*; de Caſa Regis, & de Targa, ſans qu'on trouve aucun auteur d'un avis contraire.

Il importe donc peu, en ce cas, que la perte fût déjà arrivée, & qu'aux termes de l'article précédent, l'aſſuré peut être préſumé en avoir eu connoiſſance; l'aſſurance n'en ſeroit pas moins valable : à moins qu'il ne fût vérifié, par toute autre preuve que celle de la lieue & demie par heure, que l'aſſuré ſavoit réellement la perte, ou l'aſſureur l'arrivée du vaiſſeau.

Au ſurplus, à défaut de preuve, dont le mérite dépend des circonſtances & de la prudence du Juge (Rote de Gênes, *diſc. 36 & 42*; Caſa Regis, *diſc. 6*, *n. 7 & ſeq.* Stracha, *de aſſec. gl. 27*, *n. 6*), celui qui demande la nullité de l'aſſurance peut obliger l'autre d'affirmer par ſerment qu'il n'avoit pas réellement connoiſſance de l'événement avant la ſignature de la police : car c'eſt le moment de la ſignature qui décide entiérement. *Idem.* Loccenius, *ibid.* & les autres auteurs ci-deſſus cités.

Il importe peu auſſi que le commettant n'ait pas ſu la perte ou l'arrivée du navire, ſi ſon commiſſionnaire qui a ſtipulé l'aſſurance, la ſavoit. Caſa Regis, *diſc. 8 & 9*. Cela eſt ſûr ſuivant la regle, *qui per alium facit per ſe ipſum facere videtur.*

Mais ſi au contraire le commiſſionnaire ignoroit l'événement, l'aſſurance eſt bonne, quoique le commettant le ſût. Le même Caſa Regis, *diſc. 9*, *n. 19 & ſeq.* Arrêt d'Aix du mois de Mai 1749. Mais cela ne peut s'entendre que du cas où le commettant ignoroit tout de même l'événement, lors de la date de ſon ordre pour aſſurer; autrement la fraude ſeroit manifeſte. De même s'il a été informé à tant pour révoquer l'ordre, & qu'il ne l'ait pas fait.

ARTICLE XLI.

EN cas de preuve contre l'aſſuré, il ſera tenu de reſtituer à l'aſſureur ce qu'il aura reçu, & de lui payer double prime ; & ſi elle eſt faite contre l'aſſureur, il ſera pareillement condamné à la reſtitution de la prime, & d'en payer le double à l'aſſuré.

DU plus au moins, la friponnerie eſt la même de la part de l'aſſureur qui aſſure un navire qu'il ſait rendu à bon port, & de la part d'un aſſuré qui ſait avant l'aſſurance, la perte de l'objet qu'il fait aſſurer.

Le crime de l'aſſuré eſt néanmoins beaucoup plus grand, attendu l'extrême différence qu'il y a, au moins en temps de paix, entre la prime & la valeur de la choſe aſſurée. Cependant la peine prononcée par cet article eſt la même abſolument contre l'aſſureur & l'aſſuré.

D'un autre côté, ſi l'article ſuppoſoit une pleine conviction du délit, la peine, qu'il borne à une double prime, ſeroit trop légere. C'eſt pourquoi il ſemble plus naturel de penſer que la preuve dont il parle, ne regarde que celle réſultante de la lieue & demie par heure, & que le cas de la fraude bien conſtatée eſt laiſſé dans les termes du droit commun.

Selon l'Auteur des notes ſur le ch. 4 du Guidon, le Conſulat ſoumet à l'amende de 100 liv. celui qui ſciemment a fait aſſurer un navire perdu : mais cette peine eſt encore trop légere, en la joignant même aux dommages & intérêts de l'aſſureur; & je ne doute point qu'en pareil cas il n'y eût lieu de prendre la voie extraordinaire contre l'aſſuré, pour lui faire infliger des peines proportionnées aux circonſtances qui pourroient aggraver ou diminuer ſon délit. Auſſi Stracha, *de aſſec. gloſſ. 27*, *n. 4*, veut-il qu'il ſoit puni comme ſtellionataire. V. Caſa Regis, *diſc. 1*, *n. 19 & ſeq.* L'art. 9 de l'Ordonnance de Roterdam, ci-deſſus cité, dit qu'il ſera puni comme fauſſaire. Voyez *ſuprà*, art. 38.

ARTICLE XLII.

LORSQUE l'aſſuré *aura eu avis* de la perte du vaiſſeau ou des marchandiſes aſſurées, de l'arrêt de Prince, & d'autres accidens, étant aux riſques des aſſureurs, il ſera tenu de leur faire *incontinent* ſignifier, ou à celui qui aura ſigné pour eux l'aſſurance, *avec proteſtation de faire ſon délaiſſement en temps & lieu.*

AURA eu avis. Il n'eſt point néceſſaire que cet avis ſoit certain & bien juſtifié pour être en droit de le faire ſignifier aux aſſureurs ; à moins que le délaiſſement ne ſe faſſe en même temps mais il ne faut pas auſſi que cet avis ſoit léger & frivole.

De l'arrêt de Prince, *infrà*, art. 52.

Incontinent.

Incontinent. Cela est juste, à cause de la bonne foi du contrat, & que l'assuré ne doit rien laisser ignorer à l'assureur de ce qui concerne l'assurance. Mais ce terme *incontinent* ne doit pas être pris à la rigueur ; & l'assuré sera à couvert, sinon de tout reproche, au moins de toute fin de non-recevoir, s'il se pourvoit dans les délais portés par l'art. 48 ci-après.

Avec protestation de faire son délaissement en temps & lieu. Par l'art. suivant, au lieu de protestation, le délaissement peut être fait en même temps que la dénonciation de l'avis de la perte : mais cela n'est pas nécessaire. Et parce qu'il importe souvent à l'assuré de ne pas faire un délaissement qui lui fait perdre la propriété de la chose assurée, cet article lui accorde la faculté de protester de faire son délaissement, si besoin est, afin qu'il puisse prendre connoissance de l'état de toutes choses, & ne se déterminer qu'en connoissance de cause. Tant d'assurés se sont mal trouvés d'avoir fait leur délaissement à la légere, qu'il en est peu aujourd'hui qui tombent dans cette faute.

Cette faculté, au reste, de protester est ancienne, comme il résulte du Guidon, ch. 7, art. 1 & 4, tant au texte qu'aux notes, d'où le Commentateur a encore tiré ce qu'il a dit à ce sujet.

Le temps de faire le délaissement est celui réglé par les articles 48 & 49 ci-après, n'étant pas d'usage d'en parler dans les polices d'assurances.

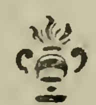
ARTICLE XLIII.

POURRA néanmoins l'assuré, au lieu de protestation, faire en même temps son délaissement, avec sommation aux assureurs de payer les sommes assurées dans le temps porté par la police.

L'ARTICLE premier du chap. 3, & l'article 2 du ch. 7 aussi du Guidon, sont conformes à cet article.

Le délaissement doit être fait & notifié par un notaire, huissier ou sergent ; mais dans les lieux où il y a un greffe des polices d'assurance, le greffier peut faire la signification, avec sommation aux assureurs, ou à ceux qui ont signé pour eux, de payer les sommes assurées dans le temps porté par la police, ou à défaut de stipulation dans le délai prescrit par l'Ordonnance.

A Marseille, la notification se fait par une simple déclaration à la Chambre de Commerce, & cela vaut signification à chacun des assureurs. Il seroit à souhaiter qu'il en fût de même dans toutes les villes où il y a Chambre de Commerce, cela éviteroit bien des frais.



ARTICLE XLIV.

SI le temps du paiement n'eſt point réglé par la police, l'aſſureur ſera tenu de payer l'aſſurance trois mois après la ſignification du délaiſſement.

N'Y ayant pas de temps fixé par la police pour le paiement, cet article aſſujettit l'aſſureur à payer l'aſſurance trois mois après la ſignification du délaiſſement : en quoi l'art. 5 des aſſurances d'Amſterdam a été préféré à l'article 18 de celle d'Anvers, & l'art. 2, chap. 7 du Guidon, qui ne donnent aux aſſureurs que deux mois de délai.

Ce n'eſt que du jour de la ſignification du délaiſſement que le délai commence à courir, & non pas du jour de la dénonciation de l'avis de la perte, avec ſimple proteſtation de faire le délaiſſement dans la ſuite ; parce qu'il n'y a que le délaiſſement réel & effectif qui transfere aux aſſureurs la propriété de ce qui peut être récouvré des choſes aſſurées, & qui puiſſe par conſéquent les aſſujettir au paiement de l'aſſurance.

ARTICLE XLV.

EN cas de naufrage ou échouement, l'aſſuré pourra travailler au recouvrement des effets naufragés, ſans préjudice du délaiſſement qu'il pourra faire en temps & lieu, & du rembourſement de ſes frais, dont il ſera cru ſur ſon affirmation, juſqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés.

LE ſoin que peut prendre l'aſſuré de faire travailler au ſauvement des effets naufragés, ne le prive donc pas, aux termes de cet article, du droit de faire ſon délaiſſement dans la ſuite, & cela quoiqu'il n'ait aucun intérêt particulier au ſauvement ; c'eſt-à-dire, quoique les effets qu'il a fait aſſurer n'excedent pas la ſomme aſſurée, parce que, dans ce cas, il agit au nom des aſſureurs, dont il eſt en cette partie procureur né.

Et non ſeulement il peut faire travailler au ſauvement des effets, mais même il le doit en rigueur juſqu'à l'arrivée des officiers de l'Amirauté, ſi la choſe eſt en ſon pouvoir : comme s'il eſt ſur le navire, ſur-tout s'il en eſt le capitaine, il le doit alors, ſoit avant, ſoit après avoir donné connoiſſance aux aſſureurs du naufrage ou de l'échouement, à peine de tous dépens, dommages & intérêts envers eux ; parce que l'inaction en pareil cas ſeroit frauduleuſe, & pourroit être imputée à délit. Du moins en pareilles circonſtances, ne ſauroit-il trop tôt leur notifier l'accident, afin qu'ils puiſſent donner leurs ordres pour le ſauvement.

Mais en attendant, tout ce qu'il fait pour le recouvrement du navire & des effets, il eſt cenſé ne le faire qu'au nom des aſſureurs ; & ſoit qu'en cas de

naufrage il réussisse à retirer une partie des effets, soit qu'en cas de prise il obtienne la main-levée de tout ou de partie, il n'en est pas moins recevable à faire l'abandon aux assureurs, sauf le compte qu'il doit rendre de ce qu'il aura recouvré. Sentence de l'Amirauté de Marseille du 27 Juillet 1758, rendue en faveur du sieur Barthelemi Benza, commissionnaire du capitaine Ghiglino, sans égard à l'objection des assureurs, que Benza étoit d'autant moins fondé dans l'abandon par lui fait pour le compte de son commettant Ghiglino, qu'il se pouvoit faire que Ghiglino se contentât des effets dont il avoit obtenu la main-levée à la Nouvelle-York. Cette Sentence a été confirmée par Arrêt d'Aix du 3 Mars 1759, au rapport de M. de Coriolis.

L'assuré étant ainsi autorisé à faire travailler au sauvement, il est juste qu'il soit remboursé des frais qu'il aura faits à ce sujet, & que sur cela on n'exige pas de lui des pieces justificatives de sa dépense ; mais qu'il en soit cru à son affirmation, suivant cet article. Ainsi jugé par Sentence aussi de l'Amirauté de Marseille du 27 Janvier 1750. Toutefois son remboursement sera borné à la valeur des effets récouvrés, à moins que les assureurs ne lui aient donné un pouvoir spécial de travailler au sauvement, parce que cela emporte de droit l'obligation de le dédommager de toutes ses mises indistinctement, sans égard à la valeur des effets sauvés.

Il est difficile néanmoins que les frais excedent la valeur des effets sauvés. En tout cas, cela ne feroit pas honneur aux officiers de l'Amirauté, dans le département desquels le naufrage ou échouement feroit arrivé.

ARTICLE XLVI.

NE pourra le délaissement être fait qu'en cas de prise, naufrage, bris, échouement, arrêt de Prince, ou *perte entiere des effets assurés*; & tous autres dommages ne seront réputés qu'avarie, qui sera régalée entre les assureurs & les assurés, à proportion de leurs intérêts.

IL ne seroit pas juste que, pour quelques dommages arrivés au navire ou aux marchandises, l'assuré fût en droit d'en faire l'abandon ou délaissement aux assureurs, à l'effet de les obliger de payer le montant de l'assurance. Tout ce qu'il peut prétendre en ce cas, c'est le paiement du dommage que la chose assurée a souffert, ce qui s'appelle avarie, qui, soit particuliere ou commune, est toujours pour le compte des assureurs, dès qu'elle procede de cas fortuit & de fortune de mer.

C'est pour cela que le présent article veut que le délaissement ne puisse être fait que dans les cas qu'il exprime : mais delà il ne s'ensuit point qu'il soit valable, & nécessairement acceptable dans tous ces cas indistinctement.

Le premier, qui est celui de la prise, ne souffre aucune difficulté, que la prise soit juste ou injuste, attendu que l'article ne distingue point, non plus que le 26 ci-dessus, & que de maniere ou d'autre c'est toujours une fortune de mer. Il n'y a point non plus de distinction à faire à cet égard, entre le

navire & les marchandiſes, tout étant pris ; & l'eſpérance de la reſtitution, dans le cas d'une priſe injuſte, n'eſt point une raiſon pour exclure ou retarder l'abandon.

Le ſecond & le troiſieme, qui comprennent le naufrage & le bris, ſont auſſi ſans difficulté, par rapport au navire, attendu qu'en pareilles circonſtances le navire eſt perdu ſans reſſource. Mais il ſe peut que les marchandiſes ſoient ſauvées, de maniere qu'elles n'aient reçu que peu de dommage ; & cela étant vérifié, ce n'eſt pas le cas d'en faire le délaiſſement, ou du moins de forcer les aſſureurs de l'accepter. Il ne s'agit que du paiement de l'avarie ſi les aſſureurs offrent de faire rendre promptement les effets au lieu de leur deſtination.

Je retoucherai ce point avant de laiſſer cet article, parce que je ſais bien qu'en cela je m'éloigne du ſentiment commun des négocians.

A l'égard du quatrieme cas qui concerne l'échouement ſimple, non-ſeulement il en faut dire autant au ſujet des marchandiſes qui ne ſeront qu'avariées en partie, mais encore du navire, s'il y a moyen de le relever & de le remettre en état de naviger moyennant un radoub.

On comprend qu'il eſt de l'intérêt des aſſureurs de réduire en avaries, autant qu'il ſe pourra, tous les dommages arrivés au navire & aux marchandiſes de ſon chargement, parce que l'aſſurance ne les oblige pas de faire bon de la valeur donnée au navire ou aux effets indiſtinctement ; mais ſeulement de réparer les pertes & les déchets qu'il pourront ſouffrir par fortune de mer.

Par rapport au navire, il n'eſt pas douteux qu'il ne diminue conſidérablement de valeur dans un voyage de long cours, & cela par une ſuite néceſſaire de la navigation, quelque heureuſe qu'on l'a ſuppoſe. Or, les aſſureurs n'étant nullement obligés de faire bon à l'aſſuré de la moins valeur du navire à ſon arrivée à bon port, ils ne peuvent pas en être tenus non plus, en cas de ſimple échouement ; & tout ce qu'on peut exiger d'eux, c'eſt qu'ils le remettent en état de ſervir en réparant le dommage qu'il a reçu par ſon échouement. C'eſt bien aſſez qu'en cas de naufrage avec bris, ils ſoient aſſujettis au paiement de la ſomme à laquelle le navire a été légitimement eſtimé par la police, ſans aucune déduction pour raiſon de la diminution que le navire a dû néceſſairement ſouffrir dans ſa valeur pendant le voyage juſqu'au jour du naufrage. C'eſt bien aſſez, dis-je, qu'ils ſupportent alors la perte en entier, & l'on ne conçoit pas même, lorſque le navire n'a pas de fret à recouvrer, comment s'eſt établi l'uſage de ne leur faire aucune déduction en pareil cas, puiſqu'ils ne répondent que des cas fortuits, & nullement du vice de la choſe, ou de la diminution qu'elle ſouffre par le ſeul uſage. Quoiqu'il en ſoit, on ne peut toujours argumenter du naufrage à l'échouement, & dès qu'il y aura moyen de radouber le navire & de le remettre en état de ſervir, les aſſureurs ſeront quittes en ſatisfaiſant à cet engagement, chacun pour ce qui les concerne. C'eſt auſſi l'avis de Pereira de Caſtro, *deciſ. 56, n. 10.*

De même en fait de marchandiſes, l'aſſureur ne garantit pas qu'elles ſeront vendues à leur arrivée à bon port, le prix auquel elles auront été eſtimées par la police, ou qu'elles auront été achetées ; il répond ſimplement des pertes qu'elles auront eſſuyées par cas fortuit. Ainſi toutes les fois que les marchandiſes ne ſont avariées que juſqu'à un certain point, il lui eſt libre de refuſer le délaiſſement qui lui en eſt offert, en déclarant qu'il ſe ſoumet au paiement de l'avarie,

Le cinquieme cas est, *l'arrêt de Prince*, par représailles ou autrement, sur quoi voir les art. 49 & 50, ci après.

Le sixieme & dernier cas, regarde *la perte entiere des effets assurés*, perte qu'il faut supposer être arrivée par quelques cas, autres que quelqu'un des cinq ci-dessus, comme par jet, feu, pillage, coups de mer, ou autre accident maritime. Il n'est pas douteux alors que l'assuré ne soit fondé à demander le paiement de l'assurance.

Mais ces mots, *perte entiere*; doivent-ils être pris rigoureusement à la lettre, ou ne souffrent-ils point interprétation, de maniere que la perte soit réputée totale, si au moyen de l'avarie, il n'y a plus de proportion entre la valeur des effets au temps de leur chargement & celle qu'ils ont après le dommage qu'ils ont essuyé?

Je le croirois volontiers, & sur cela je prendrois même pour regle l'article premier, ch. 7 du Guidon, qui admet le délaissement lorsque l'avarie cause à la marchandise un dommage qui excede la moitié de sa valeur. Car enfin si la perte devoit être entiere, il y auroit très-rarement lieu au délaissement effectif, & l'assuré fort souvent ne seroit pas pleinement indemnisé; car il est des avaries qui augmentent de jour à autre.

Mais cette regle ne peut avoir d'application qu'aux marchandises vraiement avariées par mouillure, ou autre fortune de mer, qu'elles soient restées dans le navire, ou qu'elles aient été sauvées sur les flots, & nullement à celle dont une partie aura été perdue par le jet, le feu, le pillage, ou autrement, & dont l'autre partie aura été conservée sans aucun dommage.

Par exemple, de trois ballots de marchandises, deux auront été jettés à la mer, auront péri par le feu, ou auront été pillés par un corsaire; ce n'est pas le cas d'abandonner le troisieme, il faut que l'assuré le retienne & qu'il se borne à demander le paiement de la valeur des deux autres, si l'assureur refuse le délaissement.

De même si la perte procede d'avarie, & qu'il n'y ait d'avariés que deux des trois balots, l'assuré ne pourra non plus forcer l'assureur d'accepter le délaissement du troisieme; mais si les trois ballots sont tellement avariés tous trois que leur valeur actuelle soit inférieure de plus de moitié à leur premiere valeur, ce sera le cas du délaissement, tout comme si la perte étoit totale.

Les mêmes distinctions auront lieu en fait d'assurances sur des indigos, des sucres, &c. en observant toutefois que quoique l'assureur ne puisse être forcé d'accepter l'abandon des effets non avariés, avec ceux qui le sont, il lui est permis néanmoins d'exiger que le délaissement lui soit fait du total, ou de renvoyer l'assuré à une simple demande en paiement d'avaries, par la raison que celui-ci, aux termes de l'article suivant, ne peut pas faire délaissement d'une partie & retenir l'autre.

Dans le fameux procès de la Chambre d'assurance de Paris, dont il a été parlé sur l'art. 19 ci-dessus, elle soutenoit absolument que le délaissement ou abandon ne pouvoit être fait sans rapporter la preuve de la perte entiere des effets assurés. Il ne se pouvoit rien de plus absurde, & ses parties adverses démontroient l'erreur de sa proposition d'une maniere sans replique. Mais eux de leur côté passoient le but, en ce qu'ils prétendoient qu'il suffisoit qu'il y eût naufrage & même un simple échouement, pour autoriser l'abandon, sans exami-

ner la perte qui s'en étoit ensuivie, parce que, disoient-ils, aux termes de cet article, « l'abandon est permis dans ces deux cas, quels que puissent être les » effets sauvés, dont le plus ou le moins de valeur n'entre point en considéra- » tion pour légitimer l'abandon. »

Ils parloient ainsi, d'après un parère de la Chambre de Commece de Marseille, & ne faisoient pas attention néanmoins que ce parère supposoit un échouement avec bris, cas qui revient au naufrage.

Quoiqu'il en soit, ces principes ne sont pas de nature à pouvoir être adoptés, au moins sans distinction ou modification.

En fait d'assurances sur le navire, que le naufrage ou l'échouement avec bris, puisse autoriser sur le champ l'abandon du navire, cela n'est pas douteux; mais un simple échouement sans bris, ce sera autre chose, si le navire peut être relevé, radoubé & conduit à sa destination. C'est donc un fait à vérifier pour décider de la validité ou de l'inutilité de l'abandon fait aux assureurs.

Ces deux propositions ne sauroient être raisonnablement contestées, & delà il s'ensuit que ceux-là s'abusent, qui prétendent que par cet article, l'échouement simple est comparé au bris & naufrage, & l'effet que l'assuré puisse faire son abandon aussi efficacement dans un cas que dans l'autre.

Par Sentence de l'Amirauté de Marseille du 22 Août 1752, il avoit été jugé à l'occasion d'un navire qui avoit talonné sur des roches, & qui avoit été retiré de son échouement par les soins de l'équipage, que l'assuré étoit fondé à demander aux assureurs, *déclarés francs & quittes d'avaries* par la police d'assurance, le paiement de ce qu'il lui en avoit coûté pour radouber le navire & le remettre en état de continuer son voyage; mais par Arrêt du Parlement d'Aix du 6 Juin 1754, la Sentence fut infirmée, & les assureurs furent mis hors de cour & de procès avec dépens, sur ce principe qu'il n'y avoit point eu d'échouement réel & absolu, puisque le navire en avoit été relevé par les secours de l'équipage; qu'ainsi il n'y avoit pas eu en aucun temps lieu à l'abandon, & qu'il ne s'agissoit que de simples avaries dont les assureurs ne pouvoient être tenus au moyen de la clause *francs d'avaries*; ce qui confirme ma proposition, que l'échouement doit être complet pour autoriser l'abandon du navire.

Il en faut dire autant par conséquent, de tout autre cas où le navire ne peut plus continuer sa route sans radoub, au moyen des coups de vent & autres fortunes de mer qu'il a essuyé.

Mais *quid juris*? Si dans le lieu où le navire a abordé ou échoué, le capitaine ne peut le faire radouber, est-ce le cas de l'abandon aux assureurs & aux prêteurs à la grosse?

Si dans cet endroit ou dans le voisinage, il n'y a ni matériaux ni ouvrier pour le radouber, cela n'est pas douteux : c'est une suite nécessaire des fortunes de mer, dont les uns & les autres doivent répondre.

Si au contraire, il y a dans le lieu de quoi radouber le navire, & que le radoub ne manque qu'à cause que le capitaine ne peut y trouver aucun crédit, soit par emprunt à la grosse, ou tout autrement, c'est là où est la difficulté.

L'espece s'est présentée depuis peu à l'Amirauté de Marseille.

Le 5 Septembre 1754, le capitaine Candole, de la Ciotat, prit à la grosse, sous le cautionnement de François Candole son frere, une somme de 1000 liv. de Maurice Barratier, sur le corps de la polacre *le St. Etienne*, pour un voyage

ou caravane dans le levant, au change ou profit maritime de 10 pour cent pour six mois, & au *prorata*, jusqu'au retour n'excédant en tout trois ans.

Après un an de navigation, le capitaine Candole mourut à terre, & le commandement du navire échut à Faudou, son écrivain.

En Janvier 1756, le navire arriva à Chypre. Le 20 du même mois, l'équipage présenta requête au Consul François, & demanda que le navire fût visité par experts, offrant de se rembarquer, s'il étoit jugé navigable.

Les experts nommés, déclarerent que moyennant un radoub le bâtiment pourroit naviger même plusieurs années. Le radoub fut évalué 11 à 1200 piastres.

Le 23 du même mois de Janvier, Ordonnance du Consul qui enjoint à Faudou de faire travailler au radoub sans délai. Remontrance de sa part qu'il ne trouve pas d'argent. Nouvelle Ordonnance conforme à la premiere.

Le 3 Février, Faudou n'ayant pu trouver absolument d'argent à emprunter d'aucune façon, déclare qu'il *abandonne la polacre pour en être disposé par le Consul, ainsi qu'il avisera pour le plus grand avantage des intéressés.*

En conséquence le Consul fait vendre la polacre pour 901 piastres dont il paie l'équipage. L'acheteur du navire le fait radouber & ensuite naviger.

Le 22 Juin de la même année 1756, Jean-Baptiste Ode, cessionnaire de Maurice Barratier, donneur à la grosse, assigne les héritiers du capitaine Candole, & François Candole, caution, en paiement des 1000 liv. données à la grosse & des profits maritimes jusqu'à l'époque de la vente de la polacre.

Ceux-ci lui opposerent que le navire avoit été déclaré innavigable, & qu'ainsi l'abandon qui en avoit été fait, étoit pour le compte des donneurs à la grosse & des assureurs, lesquels moyennant cela ne pouvoient rien prétendre que sur le prix de la vente.

Le demandeur repliquoit de son côté, 1°. Que le capitaine n'avoit point fait de consulat; c'est-à-dire, un rapport en forme devant le Consul, qu'ainsi on ne pouvoit pas reconnoître si le mauvais état du navire procédoit de son vice propre, ou de fortune mer.

2°. Que le navire n'avoit pas été déclaré précisément innavigable, mais seulement avoit besoin d'un radoub; & que si Faudou n'avoit pas trouvé des deniers pour le radoub, c'étoit son affaire, ou en tout cas un fait qui ne pouvoit retomber sur les donneurs & les assureurs.

Dans ces circonstances intervint Sentence le 19 Juillet 1757, qui condamna les héritiers Candole & François Candole, caution, au paiement des 1000 liv. de prêt à la grosse & du change maritime.

Je ne doute point qu'il n'ait été bien jugé, faute par Faudou, subrogé capitaine, d'avoir fait son rapport en forme, & d'avoir fait constater par les experts que l'innavigabilité de son navire procédoit du mauvais temps & des coups de mer qu'il avoit essuyés; au moyen de quoi, la présomption étoit que le mauvais état du navire, venoit de son vice propre.

Mais s'il se fût mis en regle, le donneur à la grosse n'auroit pas été en termes d'obtenir ses fins & conclusions, l'impossibilité où Faudou s'étoit trouvé d'emprunter les deniers nécessaires pour le radoub, devant être comparée au cas où, dans le lieu il n'y auroit pas eu de quoi radouber le navire.

A la vérité il seroit dangereux d'admettre une pareille excuse sans examen,

parce qu'un capitaine pourroit l'alléguer fauſſement & en abuſer au préjudice des aſſureurs & des donneurs à la groſſe. On ne l'écouteroit ſûrement pas, s'il avoit eu des marchandiſes appartenantes au navire dont la vente eût pu ſe faire dans le lieu. Mais dans l'eſpece ce n'étoit qu'un capitaine poſtiche; & d'ailleurs, ce qui mérite une attention ſinguliere, c'eſt que le navire étant en pays étranger fort éloigné, lieu par conſéquent où le capitaine & le propriétaire n'avoient vraiſemblablement aucune correſpondance, il n'étoit pas étonnant que le capitaine, dénué de marchandiſes, n'eût pu y trouver aucun crédit.

Or, je le répete, en pareil cas, c'étoit tout comme ſi dans le même lieu, il n'y eût eu ni matériaux ni ouvriers pour le radoub. De ſorte que ſi Faudou, ſubrogé capitaine, eût fait ce qu'il falloit pour prouver que le mauvais état de ſon navire ne procédoit pas de ſon vice propre, le donneur à la groſſe auroit dû ſuccomber dans ſa demande, ſauf à lui à ſe pourvoir ſimplement ſur les deniers provenant de la vente de la polacre.

Si l'aſſurance eſt ſur marchandiſes, il me paroît vrai de dire, ſoit en cas de naufrage, ſoit en cas d'échouement, avec bris, ou ſans bris, que le délaiſſement des effets aſſurés ne ſera abſolu & définitif, qu'autant qu'ils ne ſeront pas ſauvés, & qu'ils ne ſeront pas en tel état que l'aſſuré doive ſe contenter du paiement de l'avarie relativement à ce qui a été obſervé ci-deſſus.

Les partiſans de l'opinion contraire; c'eſt-à-dire ceux qui tiennent que le délaiſſement eſt admiſſible en pareil cas, quel que ſoit le ſort des marchandiſes, alléguent; 1°. Que l'effet de l'aſſurance eſt tel que l'aſſureur eſt au lieu & place de l'aſſuré; 2°. Que la perte eſt préſumée de droit dès qu'il y a naufrage ou échouement.

Mais la premiere raiſon eſt fauſſe; l'aſſureur, par la nature du contrat d'aſſurance, ne ſe met point au lieu & place de l'aſſuré; il eſt ſeulement garant envers lui du dommage qui pourra arriver par fortune de mer à la choſe aſſurée. A la vérité, l'aſſuré peut le mettre malgré lui en ſon lieu & place par la voie du délaiſſement; mais il faut pour cela que l'abandon ſoit légitime & inconteſtable.

La ſeconde raiſon, fondée ſur la préſomption de la perte, eſt également fauſſe, s'il ne s'agit que d'un ſimple échouement ſans bris, parce qu'il ſe peut que le navire ſoit relevé & conduit enſuite à ſa deſtination. Le délaiſſement en pareille circonſtance eſt donc prématuré, & n'eſt pas capable par conſéquent de faire courir le délai contre les aſſureurs, quoiqu'il ſe vérifie dans la ſuite que l'échouement aura été converti en bris & naufrage.

Ce n'eſt donc qu'en cas de naufrage, ou d'échouement avec bris, qu'on peut dire qua la perte des marchandiſes eſt préſumée de droit. Eh bien! que s'enſuit-il de là? Que ſans attendre l'éclairciſſement du fait de la perte ou du ſauvement, l'aſſuré puiſſe faire ſon abandon pour faire courir le délai du paiement contre les aſſureurs, même à l'effet de les faire condamner par proviſion après le délai expiré, & de les contraindre au paiement? A la bonne heure; mais au fonds! le ſort de l'abandon n'en dépendra pas moins de celui qu'auront eu les marchandiſes. De ſorte que pour juger de ſon effet définitif, il faut conſulter les procès-verbaux qui auront été faits à l'occaſion du naufrage, afin de reconnoître par-là ce qui aura été ſauvé & ce qui aura péri, ou perdu de ſa valeur pour décider enſuite ſi l'abandon devra tenir & avoir ſon plein effet, ou s'il ne ſera queſtion que d'une ſimple contribution aux avaries.

Et

Et d'abord cela me paroît indubitable si le naufrage est arrivé dans le lieu de la destination du navire ou à peu de distance, puisqu'alors le temps des risques est passé, & qu'il ne s'agit plus, de la part des assureurs, que de supporter, outre l'avarie, les frais de sauvement.

Et en second lieu, j'en dis autant, quoique le naufrage, arrivé sur la route, ait mis le navire hors d'état de continuer le voyage, si les assureurs offrent de fournir un autre navire pour porter les effets à leur destination : car, enfin, c'est tout ce qu'on peut exiger d'eux, lorsque le dommage, que les marchandises ont souffert, se réduit à de simples avaries.

Reste sur cela de savoir de la part de qui doivent être représentés les procès-verbaux & autres actes justificatifs, de ce qui s'est fait après le naufrage ou échouement, sur quoi je pense qu'il faut distinguer, si l'assuré étoit sur le navire, en quelque qualité que ce fût, & à plus forte raison s'il en étoit capitaine, ou ce qu'on appelle supercargue, c'est à lui à rapporter ces procès-verbaux ou autres pieces supplétives pour constater le perte des effets, sans quoi il ne sera pas reçu à faire son abandon, ni en termes d'obtenir une condamnation même provisoire contre les assureurs, d'autant plutôt qu'obligé naturellement & de droit rigoureux de veiller au sauvement des effets autant qu'il étoit en lui, son inaction lui seroit imputée à juste titre, comme une prévarication de sa part.

Si au contraire il n'étoit pas sur le navire, ou autrement à portée de veiller au sauvement, alors c'est aux assureurs, qui prétendent se défendre du paiement, & que ce n'est que le cas de la contribution aux avaries, à justifier leurs prétentions & exceptions.

Par là il me semble que, tout à la fois, les principes sont conciliés, & les droits des uns & des autres conservés.

Il est vrai que, dans la pratique, le délaissement se fait aux assureurs dès qu'il y a naufrage ou échouement avec bris, & que ceux-ci l'acceptent pour l'ordinaire sans examiner quel a été le sort des effets du chargement; mais cela ne décide pas en point de droit, & n'empêche nullement qu'il ne soit dans la regle de dire que l'abandon est inutile & rejettable au fonds, lorsque par événement des effets sauvés sont en tel état, que la perte peut se réduire à une simple action en contribution aux avaries.

Pour justifier & autoriser cette pratique, on dit qu'il est de l'intérêt du commerce, que les assurés fassent promptement le recouvrement de leurs fonds, afin qu'ils puissent former de nouvelles entreprises, ce qu'ils seroient hors d'état de faire, s'ils étoient obligés d'attendre la vérification du sort des marchandises après le naufrage ou échouement.

Mais n'est-il point égalemenr de l'intérêt du commerce qu'il y ait des assureurs? Et n'est-il point à craindre qu'en aggravant leur condition, & en les traitant avec tant de riguueur, on ne les dégoûte enfin d'un genre de négoce où tous les risques sont pour leur compte, jusqu'à l'infidélité des assurés? Car, enfin, dans ce contrat, ils ne peuvent jamais tromper ou surprendre, & eux sont exposés tous les jours à devenir les victimes de leur bonne foi.

Il est d'autres raisons cependant qui ont pu faire introduire cette pratique. Comme les assureurs sont chargés de tous les risques maritimes, jusqu'à ce que les effets assurés soient rendus dans le lieu de leur destination, aux termes

de la police d'aſſurance ; qu'ainſi le navire faiſant naufrage dans ſa route, ils ſont obligés, en refuſant le délaiſſement, de fournir un autre vaiſſeau pour continuer le voyage ; l'extrême difficulté de trouver, à coup prêt, un autre navire, ſur-tout l'accident étant arrivé dans un pays étranger, ayant rendu l'abandon néceſſairement acceptable en pareil cas, on aura cru qu'il en devoit être de même dans tous les autres.

D'ailleurs, dans l'incertitude, s'il y auroit lieu en définitive à conteſter l'abandon ou non, il aura paru à des aſſureurs qu'il valoit mieux l'accepter, pour donner de meilleurs ordres au ſauvement que ne feroient les aſſurés, & d'y travailler à moins de frais.

Enfin il eſt arrivé que des aſſureurs ſe ſont bien trouvés de l'abandon trop précipité de certains aſſurés, qui, ſans autre combinaiſon, ont préféré le paiement de l'aſſurance, au recouvrement moins prompt des effets échoués ou naufragés.

Mais, je le répete, cela ne décide point la queſtion en point de droit, & je m'en tiens aux obſervations ci-deſſus.

Hors le cas du délaiſſement, tout dommage arrivé au navire ou aux marchandiſes, n'eſt donc qu'une avarie qui doit être ſupportée par les aſſureurs ; & cela pour le tout entr'eux, ſi l'aſſuré n'a pas d'intérêt dans les marchandiſes au-delà des ſommes aſſurées, ou s'il en eſt autrement entr'eux & lui à proportion de leur intérêt reſpectif dans la choſe, dont il n'y a qu'une partie d'aſſurée.

Il n'eſt pas étonnant que des aſſureurs ſur chargement refuſent l'abandon qui leur eſt offert, même en cas de naufrage, lorſqu'ils croient que la perte ou le dommage peut ſe réduire en ſimples avaries ; mais ce qui ſurprend extrêmement, c'eſt qu'il ſe ſoit trouvé des aſſureurs aſſez livrés à la chicane, pour oſer ſe défendre du paiement des avaries, dans le même cas de naufrage, ſous prétexte que l'aſſuré ne leur faiſoit pas l'abandon des effets par lui chargés.

La queſtion, néanmoins, s'eſt préſentée juſqu'à trois fois à Marſeille, ſous prétexte que les aſſureurs auroient mieux trouvé leur compte à avoir le délaiſſement des marchandiſes, parce que leur prix avoit augmenté, que de payer les avaries conſiſtant dans les frais de ſauvement & autres dommages, ils ſoutenoient l'aſſuré non-recevable dans ſa demande, à moins qu'il ne leur fît l'abandon du chargement, prétendant que, dès qu'il y avoit naufrage, l'aſſuré n'avoit de recours contr'eux que par la voie de l'abandon.

Rien de plus miſérable, s'il s'agiſſoit d'exiger des aſſureurs le montant de l'aſſurance, ſans doute que l'aſſuré ſeroit tenu de leur faire l'abandon de ſon chargement aſſuré en entier, & cela ſans partage & ſans retenue d'aucune portion dans les effets ſauvés, à cauſe de l'article ſuivant : mais lorſque l'aſſuré ſe borne à demander ſimplement le paiement & la contribution aux avaries, ſur quel principe peut-on le ſoutenir non-recevable, à moins qu'il ne faſſe l'abandon ou délaiſſement ?

Notre article, à la vérité, parle du délaiſſement en cas de naufrage ; mais cette diſpoſition eſt toute en faveur de l'aſſuré, pour marquer les cas dans leſquels, ſans autre examen, il eſt autoriſé à faire l'abandon ; & il ne s'enſuit nullement delà, que, dans le même cas, il ne puiſſe réduire ſa demande à la

simple contribution aux avaries, comme dans les autres cas où il n'y a pas lieu à l'abandon.

Qui peut le plus peut le moins. L'assuré, lorsqu'il y a naufrage, peut faire l'abandon pour demander la totalité de l'assurance dans les délais de l'Ordonnance; il peut donc, en n'usant pas de tout son droit, ne demander aux assureurs que la réparation du dommage arrivé. Ce n'est point aux assureurs à dire qu'il y a naufrage, & à en excepter pour soutenir que l'abandon doit leur être fait, ou qu'on les laisse tranquilles. L'abandon à leur égard est purement passif; ils n'ont que le droit de le contester, s'il n'est pas fait comme il convient, ou s'il n'est pas en termes d'être offert, & jamais ils ne peuvent avoir la faculté de le requérir. Il dépend de l'assuré de le faire ou de ne le pas faire; aucune loi ne l'oblige de le faire, c'est seulement une faculté qui lui est accordée par la loi : il peut donc y renoncer pour ne demander que les avaries. Il est de principe qu'on ne rétorque pas la loi contre celui en faveur de qui elle est portée.

Le procédé des assureurs, en pareil cas, a quelque chose de choquant. S'il étoit question d'une assurance de 30000 liv. par exemple, sur un chargement de 100000 liv. & qu'il y eût naufrage, mais avec peu de perte pour les marcandises, ils prétendroient donc tout de même, qu'à moins de leur abandonner les 100000 liv. l'assuré n'auroit rien à leur demander, & que sans l'abandon, ils ne devroient pas contribuer aux avaries avec l'assuré, pour le surplus de son chargement? Eh! que leur importe qu'il y ait naufrage ou non, dès qu'on ne leur demande que des avaries.

Il s'est trouvé des négocians assez mal avisés pour faire l'abandon, sans avoir examiné si les effets sauvés valoient plus ou moins que les sommes assurées, & les assureurs y ont gagné considérablement; mais les négocians habiles s'y prennent autrement. Ils se contentent de dénoncer l'accident aux assureurs, protestant des avaries, sauf à faire l'abandon s'il y échoit. Les opérations se font ensuite; & si, par événement, les effets sauvés valent plus que l'assurance, les assurés réduisent leurs demandes à la simple contribution aux avaries; ce qui n'a jamais éprouvé la moindre contradiction dans les places où le commerce se fait tout uniment, comme à la Rochelle, sans s'amuser à de vaines subtilités.

La prétention des assureurs, dans le cas proposé, étant donc insoutenable, on comprend d'avance quel en a dû être le succès à l'Amirauté de Marseille. Aussi est il vrai qu'elle a été rejettée les deux premieres fois, par Sentences des 30 Août 1750 & 22 Août 1752. Sans doute qu'il en aura été de même de la derniere tentative faite de leur part, en l'année 1755, si tant est néanmoins qu'ils aient voulu courir les risques d'une nouvelle décision.



ARTICLE XLVII.

ON ne pourra faire délaiſſement d'une partie & retenir l'autre, ni aucune demande d'avarie, ſi elle n'excede un pour cent.

IL eſt décidé, dans la premiere partie de cet article, qu'on ne pourra faire le délaiſſement d'une partie de la choſe aſſurée, & retenir l'autre; & rien n'eſt plus juſte, parce que le contrat d'aſſurance étant individu, ne peut ſouffrir aucune diviſion. Caſa Regis, *diſc. 1*, *n. 109*. L'aſſureur n'a pas aſſuré par parties, mais indiſtinctement, les effets énoncés dans la police; ainſi il faut lui en faire le délaiſſement en entier, ou ſe borner à lui demander ſimplement le paiement de l'avarie.

Par cette raiſon, & parce que notre article ne diſtingue point, il ne faut pas non plus diſtinguer, comme le fait le Guidon, chap. 7, art. 7, 8 & 9, le cas où toutes les marchandiſes aſſurées ſont de même nature, d'avec celui où ce ſont des effets de différentes eſpeces. Dès qu'ils ſont tous compris dans la police d'aſſurance, l'abandon ne peut en être fait pour partie.

Ainſi, de même qu'en aſſurance ſur des ſucres ſeulement, l'aſſuré ne peut pas retenir les barriques ſauvées ou avariées, & abandonner celles qui ſont avariées ou qui ont coulé en entier; de même en aſſurance ſur des ſucres & indigos, l'aſſuré ne peut pas retenir les barriques de ſucre, ainſi du reſte.

Mais le délaiſſement que fait l'aſſuré emporte-t-il autre choſe que l'abandon des effets aſſurés par la même police d'aſſurance, de maniere, en premier lieu, qu'il ne puiſſe pas retenir d'autres effets aſſurés par une police différente, qu'elle ſoit ſouſcrite par les mêmes aſſureurs ou par d'autres? Et, en ſecond lieu, qu'il ne puiſſe pas non plus retenir ou conſerver, ſoit les effets par lui chargés en particulier pour ſon compte, & ſans aſſurance, ſoit la portion qu'il a dans l'objet aſſuré, excédante la ſomme juſqu'à concurrence de laquelle il a fait aſſurer ſeulement le même objet.

Sur la premiere queſtion, il me paroît ſans difficulté que deux polices d'aſſurances n'ayant rien de commun entr'elles, ſur-tout lorſqu'elles roulent ſur différens objets, rien n'empêche auſſi que l'aſſuré, par les deux polices, ne puiſſe faire le délaiſſement aux aſſureurs des effets compris dans l'une des deux polices, & retenir les effets de l'autre, pour ſe borner à cet égard à demander aux aſſureurs le paiement des avaries; & cela, que les aſſureurs d'une des deux polices ſoient les mêmes que ceux de l'autre, ou non, parce que c'eſt la diverſité des polices & des choſes qui en ſont l'objet, qu'il faut uniquement conſidérer. Ainſi jugé, au reſte, par Sentence de l'Amirauté de Marſeille, du 16 Mars 1752, au rapport de M. Emerigon.

Par rapport à la ſeconde queſtion qui a deux membres, je ne doute pas non plus, au ſujet du premier, que le délaiſſement fait aux aſſureurs ne doive ſe borner aux effets compris dans l'aſſurance; & qu'ainſi l'aſſuré ne puiſſe légitimement conſerver les autres effets, étrangers à la police, qu'il a chargé de plus pour ſon compte, & ſans aſſurance, attendu qu'en cette partie il ne doit

pas être de pire condition que s'il eût fait assurer par d'autres, étant alors son propre assureur.

Quand au second membre, je distingue, ou il s'agit d'une assurance sur chargement, ou d'une assurance sur le corps & quille du navire, ses agrêts & apparaux. Au premier cas, je pense encore que le délaissement des marchandises d'un même chargement, n'emporte rien de plus que l'abandon de la partie du chargement soumise à l'assurance, & que l'assuré conserve sa portion non assurée, à l'effet d'entrer en répartition avec les assureurs, au sol la livre de la valeur des effets qui seront sauvés, suivant l'intérêt d'un chacun dans le chargement. De sorte que, si l'assuré y avoit un intérêt pour moitié, au-delà de la somme assurée, il entreroit en répartition pour moitié avec les assureurs; & cela est conforme à l'art. 12, chap. 7 du Guidon, au second *alinea*. C'est aussi selon moi, une conséquence qui se tire naturellement de l'art. 67 ci-après, où il est question du rachat du navire & de sa cargaison.

Il y est décidé que les assureurs pourront prendre la composition à leur profit, non pour le tout, *à proportion de leur intérêt seulement*; ce qui suppose une contribution au rachat entr'eux & l'assuré, à proportion de leur intérêt respectif dans la chose.

Cependant le navire ayant été pris, tout étoit perdu dans le moment, comme s'il y avoit eu naufrage. Si donc tout n'est pas acquis aux assureurs, en cas de prise rachetée; c'est-à-dire, s'ils ne sont pas fondés à prendre la composition pour eux seuls, à la charge de payer le pris du rachat, pourquoi en serot-il autrement, en fait de naufrage où les marchandises sont sauvées, puisque le sauvement des marchandises, par les soins & par les frais qu'il cause, répond à ce qu'il en coûte par le rachat de la prise?

En pareille hypothese, ce n'est donc pas délaisser une partie & retenir l'autre, puisque l'assuré abandonne aux assureurs tout ce qu'ils ont assuré, en leur faisant l'abandon jusqu'à concurrence des sommes par eux assurées, & que ce qu'il retient est la portion qui lui appartient, sur laquelle les assureurs n'ont aucun droit, comme étant étrangere à la police d'assurance.

Cela s'entend, au reste, de quelque maniere que l'assuré se trouve avoir dans la chose une portion excédante le montant de l'assurance; c'est-à-dire, soit que dans l'origine il n'ait fait assurer qu'une partie de son chargement, soit que ce chargement ait augmenté de valeur par la négociation qui en a été faite.

Par exemple, & c'est une espece qui s'est présentée depuis peu. Un navire est armé à la Rochelle pour aller à la côte de Guinée faire sa traite, delà à Saint-Domingue, & retourner ensuite à la Rochelle. La cargaison est assurée en entier au départ, à prime liée, tant pour l'aller que pour le retour; & il est stipulé qu'en cas d'hostilités de la part des Anglois, la prime augmentera de *tant*.

Le navire arrivé à la côte de Guinée, y fait sa traite; & faisant route pour Saint-Domingue, il est arrêté & pris par les Anglois, à la vue de l'isle, avant toute déclaration de guerre.

Comme la prise est irréguliere & nulle, qu'ainsi il y a lieu d'espérer qu'à la paix le navire & sa cargaison seront rendus, suivant leur valeur, au temps de la prise, avec dommages & intérêts, l'assuré, qui a dénoncé la capture à ses assureurs, leur déclare ensuite qu'il leur fait abandon de la cargaison, sous

la réserve de tous ses droits. En conséquence, il leur demande le paiement des sommes par eux assurées, à la déduction de la prime stipulée avec l'augmentation, sous la soumission de leur rembourser les sommes qu'ils lui paieront, avec les intérêts à six pour cent, en cas de restitution de la part des Anglois; sauf, dans le même cas, la répétition des avaries contre les assureurs, à imputer ou compenser sur la prime.

Les assureurs, de leur côté, sur le fondement de cet art. 47 & du 60 ci-après, répudient cet abandon, prétendant qu'il doit être pur & simple, ou que l'assuré doit attendre l'événement de la paix, & jusques-là les laisser tranquilles.

Consulté sur cette difficulté au mois de Janvier 1757, je répondis que l'abandon étoit effectivement dans le cas d'être répudié par les assureurs, comme étant conditionnel; & qu'aux termes de l'art. 60 du présent titre, qui ne peut souffrir aucune exception, l'effet de l'abandon étant de transmettre aux assureurs la pleine propriété des effets assurés, il falloit nécessairement que l'abandon, pour être valable, fût sans retour; que celui dont étoit question, n'étoit pas de cette qualité, puisque dans le même temps que l'assuré l'offroit, il se réservoit la faculté de reprendre à son profit les sommes qui pourroient être restituées par les Anglois, sauf à rendre aux assureurs ce qu'ils auroient été obligés de lui payer; au moyen de quoi il ne leur abondonnoit rien, tout se réduisant à un paiement provisionnel qu'il leur demandoit.

Mais je pensai en même temps que les assureurs n'étoient pas fondés à prétendre que le délaissement dût leur être fait de la maniere qu'ils l'entendoient; c'est-à-dire, que l'assuré fût obligé de leur abandonner absolument tout ce que les Anglois pourroient être tenus de restituer à la paix.

Ils auroient raison à la vérité, disois-je, si le navire eût été pris avant sa traite à la côte de Guinée, parce qu'alors l'assuré ne pourroit pas supposer que la cargaison valloit plus qu'au départ, le profit espéré des marchandises ne pouvant jamais être mis en considération : mais le navire n'ayant été pris qu'à son arrivée à la côte de Saint-Domingue, c'est autre chose. La cargaison n'étoit plus la même : vendue à la côte de Guinée, & convertie en negres & en poudre d'or, sa valeur étoit considérablement augmentée, & cette augmentation acquise de plein droit à l'assuré, est un objet distinct de la valeur du premier fonds de la cargaison assurée.

La preuve en résulte de ce que l'assuré auroit pu faire assurer par supplément cette augmentation, s'il eût été informé de l'état des choses. Or, s'il pouvoit faire assurer cette augmentation de valeur, comme un profit déjà fait, c'est tout comme s'il eût été réellement fait assuré, devant être regardé comme son propre assureur, comme fondant l'assurance en lui-même.

En un mot, cette augmentation de la valeur de la cargaison, par le moyen de la traite faite à la côte de Guinée, & de l'arrivée du navire près de Saint-Domingue, étant supposée, par exemple, avoir doublé le premiet fonds, il n'y a d'abandon à faire aux assureurs que de la moitié de ce qui pourra être restitué par les Anglois, ainsi du reste à proportion de l'augmentation plus grande ou moindre.

Les assureurs, quoi qu'ils puissent dire, n'ont pas absolument d'autre abandon à attendre, puisqu'il comprend tout l'intérêt qu'ils avoient dans les effets assurés à leur arrivée à la côte de Guinée, & que le profit survenu par la traite

des Negres, leur est aussi étranger, que la perte leur auroit été etrangere, si la la plus grande partie des Negres eût péri de mort naturelle.

Diront-ils, que les Negres provenant de la traite des effets de la cargaison, représentent ces mêmes effets par subrogation, de maniere que le tout ne doit être considéré que comme un seul & même fonds? Cela n'est vrai que jusqu'à concurrence de la valeur des effets dont le navire étoit chargé au départ de France, & nullement en ce qui concerne l'augmentation causée par la traite des Negres, & de leur conservation jusqu'au lieu de la prise du navire; autrement il s'ensuivroit que si le navire fût arrivé à Saint-Domingue, que les Negres y eussent été vendus, & que les sucres, indigos, &c. en provenant, eussent été chargés dans le même navire, de maniere que le navire n'eût été pris qu'à son retour en France; s'ensuivroit, dis-je, qu'après toutes ces cascades, le dernier chargement du navire n'auroit fait que représenter la premiere cargaison; en telle sorte que dans l'idée des assureurs, il faudroit tout de même leur faire abandon du tout sans aucune restriction.

Il y a plus, & il s'ensuivroit encore, par identité de raison, que si au lieu de charger tout le produit des Negres dans le même navire, on en eût mis une partie sur d'autres vaisseaux & laissé une partie à terre, il faudroit abandonner aussi aux assureurs, non-seulement la totalité des effets chargés en retour sur le navire, mais encore ceux chargés sur d'autres vaisseaux, avec ceux qui auroient été laissés à Saint-Domingue; or cela se conçoit-il, & se peut il rien de plus absurde?

Pour en juger, il ne faut que faire attention à la pratique journaliere du commerce, à l'usage où sont les armateurs de faire assurer par supplément leurs retours à Saint-Domingue, pour la portion excédente la valeur des premiers fonds qu'ils avoient fait assurer au départ de France; & cela, soit que leurs navires soient allés directement à Saint-Domingue, soit qu'ils aient passé auparavant à la côte de Guinée.

Jusqu'ici personne n'a osé blâmer cet Ouvrage; cependant il seroit vicieux & abusif, s'il étoit vrai que ces retours, nonobstant l'augmentation de leur valeur, ne fissent que représenter absolument le premier fonds de la cargaison, & ne former qu'un même tout.

Si donc il est permis de faire assurer cette augmentation, comme un profit acquis à l'assuré, tout-à-fait indépendant de la valeur de la premiere cargaison assurée, il s'eusuit nécessairement que cette augmentation n'ayant pas été assurée, ne tombe pas plus dans l'abandon à faire aux assureurs du premier fonds de la cargaison, que si dans le principe l'armateur, au lieu de faire assurer la totalité de la cargaison, n'en eût fait assurer que la moitié, ou une autre quotité: or nul doute, dans ce dernier cas, que l'assuré ne soit en regle en n'offrant l'abandon que jusqu'à concurrence de la quotité assurée.

Envain, opposeroit-on, la disposition de notre art. 47, qui ne permet pas de faire le délaissement d'une partie pour retenir l'autre, au moins en fait d'assurance sur la totalité d'une cargaison sans distinction d'objets, pour en conclure qu'il y a nécessité en ce cas d'abandonner toute la cargaison.

L'objection seroit bonne, à la vérité, si la cargaison eût été assurée en entier & pour toute sa valeur; mais si elle ne l'a été que jusqu'à concurrence de la moitié ou du tiers, il suffira que l'assuré fasse son abandon jusqu'à la même concurrence

de la moitié ou du tiers. Il répugneroit à la raiſon, au bon ſens, & à l'équité, d'entendre l'article d'une autre maniere.

De quoi s'agit-il en effet entre les aſſureurs & l'aſſuré ? C'eſt uniquement des objets aſſurés. Tous les articles de l'Ordonnance ſe rapportent à cette idée préciſe d'effets aſſurés : il n'y a donc d'abandon à faire que des effets réellement aſſurés ; c'eſt-à-dire, du total s'ils ont été aſſurés en entier, ou de la partie ſimplement aſſurée s'ils n'ont été aſſurés qu'en partie.

Ainſi ſi les aſſurances ſur une cargaiſon en général ne vont qu'à la moitié de ſa valeur au temps du chargement du navire, en quelque cas qu'il y ait lieu à l'abandon, l'aſſuré eſt fondé à n'abandonner que la moitié aſſurée, & retenir l'autre, pour entrer en partage ou répartition avec les aſſureurs, de tout ce qui pourra être ou ſauvé du naufrage, ou recouvré dans le cas d'une priſe injuſte.

Tel eſt le principe d'où il faut partir, pour en conclure que toutes les fois que l'armateur ou autre chargeur de marchandiſes, court des riſques au-delà des aſſurances, il peut borner l'abandon à la valeur du chargement qui répond au montant des ſommes aſſurées, & ſe réſerver le ſurplus, pour participer avec les aſſureurs au recouvrement qui ſe fera, à proportion de l'intérêt d'un chacun.

En cette partie, il ne faut point diſtinguer le cas où la premiere cargaiſon n'a été aſſurée qu'en partie, de celui où ayant été aſſurée en entier, elle a depuis, par vente ou par troc, formé une autre cargaiſon avec un profit conſidérable, parce que ce profit étant une fois acquis à l'aſſuré, c'eſt une augmentation qui lui appartient réellement, ſans que les aſſureurs y puiſſent rien prétendre. Par là, cette augmentation forme ſur ſa tête un nouveau capital qui rend ſa condition égale à celle où il auroit été, ſi, dans l'origine, la premiere cargaiſon eût été augmentée d'effets non aſſurés, juſqu'à concurrence de l'augmentation ſurvenue, provenant des profits faits pour la négociation des effets chargés en premier lieu.

Ces raiſons me déterminerent à conſeiller à l'aſſuré, de faire ſignifier à ſes aſſureurs un nouvel acte d'abandon, dans lequel, en ſe déſiſtant du premier, & en leur demandant de nouveau le paiement des ſommes par eux aſſurées, à la déduction de la prime & de l'augmentation ſtipulée en cas d'hoſtilités, il déclareroit leur faire le délaiſſement, non de tout ce qui pourroit à la paix être reſtitué par les Anglois, mais ſeulement juſqu'à concurrence de l'intérêt que les aſſureurs pourroient y avoir ; c'eſt-à-dire, juſqu'à concurrence du montant de leurs aſſurances, pour entrer par lui, conjointement avec eux, en répartition de ce qui ſeroit reſtitué proportionnellement à leurs intérêts reſpectifs, eu égard à la valeur totale des effets de la cargaiſon au temps de la priſe.

J'ajoutai qu'en ſuivant ce parti, il ne ſeroit plus queſtion d'avaries, parce que tout ſeroit cenſé confondu dans la ſomme que les Anglois reſtitueroient, & qu'il ne s'agiroit plus que de faire le partage de cette ſomme entre les aſſureurs & l'aſſuré ; à l'effet de quoi, & pour régler l'intérêt des uns & des autres, il ſuffiroit d'une opération toute ſimple ; ſavoir, d'évaluer la cargaiſon au temps de la priſe, & de ſouſtraire de cette évaluation le montant des aſſurances ; de ſorte que ſi l'évaluation excédoit de moitié les aſſurances, les aſſureurs & l'aſſuré toucheroient par moitié ce qui ſeroit reſtitué par les Anglois, ainſi du reſte

ſuivant

ſuivant que l'évaluation excéderoit plus ou moins le montant des aſſurances.

Fondé ſur les mêmes principes, je penſerois également qu'en fait d'aſſurance ſur le corps & quille du navire, & pour une ſomme fort au-deſſous de ſa valeur, l'aſſuré ſeroit recevable tout de même à ne faire abandon du navire que juſqu'à concurrence des ſommes aſſurées, en ſuppoſant que le navire valût réellement plus que le montant des aſſurances, au temps de l'arrêt injuſte qui en auroit été fait, ou du naufrage qu'il auroit eſſuyé. Je le penſerai, dis-je, ſans m'arrêter à cette objection, que le navire étant un objet individu, le délaiſſement n'en peut être fait pour partie, puiſque cette raiſon ne vaut pas, en matiere d'aſſurance ſur une cargaiſon en général, quoique ce ſoit pareillement un objet individu.

Mais il faut avouer que ce cas eſt difficile à rencontrer, ſoit parce qu'ordinairement le navire eſt aſſuré pour toute ſa valeur, ou à peu près, ſoit parce que, dans la ſuppoſition qu'il ne ſoit aſſuré que pour la moindre partie, il eſt comme impoſſible qu'après pluſieurs mois de navigation, ſa valeur excede le montant des aſſurances, & qu'en cas de naufrage, ce qui pourra être recouvré excede aſſez les frais de ſauvement pour faire un objet; & c'eſt pour cela que lorſqu'il s'agit de l'abandon du navire, on voit que l'aſſuré le fait toujours purement & ſimplement.

Mais enfin cela n'empêche pas qu'il ne puiſſe ſe trouver en telles circonſtances, qu'il ait intérêt de ne faire l'abandon que juſqu'à concurrence des ſommes aſſurées ſimplement; & alors il peut le faire de cette maniere.

Cependant il eſt de la prudence qu'il différe ſon délaiſſement, à moins que la perte ne paroiſſe entiere, & que tant qu'il reſtera quelque eſpoir de ſauver le navire, au de ſes débris au-delà de la valeur des frais de ſauvement, il ſe contente de la dénonciation de la perte, avec proteſtation de faire ſon abandon en temps & lieu, s'il le juge à propos dans la ſuite, relativement à l'article 42 ci-deſſus. Au moyen de quoi, concourrant au ſauvement avec ſes aſſureurs, il conſervera ſans difficulté le droit d'entrer en répartition de ce qui ſera ſauvé, & celui de leur demander le paiement des ſommes aſſurées par forme d'avaries, à la déduction de la prime qui n'aura pas été payée d'avance.

Dans la ſeconde partie de cet article, il eſt décidé que l'aſſuré ne pourra faire aux aſſureurs aucune demande d'avarie, ſi elle n'excede un pour cent. Ce qui eſt conforme à l'art. 26 des aſſurances d'Amſterdam, à l'Ordonnance de Rotterdam, art. 17, à celle de Middelbourg, art. 18; en un mot au droit commun. Kuricke, *Diatriba*, *de aſſec. n. 8*, *fol. 835*. Loccenius, *de jure maritimo*, *lib 2*, *cap. 5*, *n. 15*, *fol. 182*.

On ne s'en tient pas là ordinairement dans les polices d'aſſurances, & l'on ſtipule, au lieu d'un pour cent, que les aſſureurs ne ſeront point tenus des avaries au-deſſous de trois ou cinq pour cent. Ce qui eſt licite, ſuivant l'article 9, ch. 20 du Guidon, la clauſe n'ayant rien de contraire aux bonnes mœurs ni à l'équité: mais enfin, la police ne s'en expliquant pas, ce ſeroit ſur cet article de l'Ordonnance qu'il faudroit ſe régler.

Dans les polices d'aſſurances ſur la Méditerranée on ſtipule aſſez communément que les aſſureurs ſeront *francs d'avaries*: mais, parce que cette clauſe eſt dangereuſe & naturellement injuſte, les Auteurs Italiens penſent qu'elle ne doit pas s'étendre aux avaries extraordinaires, encore moins au jet fait pour

éviter le naufrage; de maniere que les aſſureurs doivent en répondre, d'autant plutôt que c'eſt là *feminaufragium.* Targa, *pag.* 230, *n.* 18. Caſa Regis, *diſc.* 47.

Malgré cela néanmoins on juge à Marſeille & à Aix, que cette clauſe *francs d'avaries* exempte les aſſureurs de toutes avaries, même pour mâts & cables coupés & Jettés, ancres abandonnées. Arrêt d'Aix du 27 Juin 1716. Sentence de l'Amirauté de Marſeille des 26 Juin 1717 & 11 Août 1750. De même un avis arbitral du 13 Février 1748.

En un mot, on y juge que cette clauſe met abſolument les aſſureurs à couvert de toutes avaries, de quelque nature qu'elles ſoient: à moins qu'il n'y ait lieu à l'abandon des choſes aſſurées; c'eſt-à-dire, à moins que l'aſſuré ne ſoit dans quelqu'un des cas exprimés dans l'article précédent. De ſorte que tant qu'il n'eſt queſtion que d'avaries, il n'a rien à demander aux aſſureurs.

Mais s'il y a lieu à l'abandon, quoique l'aſſuré ne le faſſe pas, on l'admet à demander raiſon du dommage par forme d'avaries. Sentence du 3 Août 1750, au rapport de M. Emerigon, confirmée par Arrêt du mois de Juin 1751. Dans l'eſpece, il s'agiſſoit des frais & débourſés faits par l'aſſuré pour obtenir la main-levée de ſon navire injuſtement pris par les Anglois, & des dommages & intérêts qui en réſultoient.

Suivant cette diſtinction, jugée par Arrêt du même Parlement d'Aix du 6 Juin 1754, infirmatif d'une Sentence de Marſeille du 22 Août 1752, que l'aſſuré étoit non-recevable à demander aux aſſureurs le paiement des avaries ſouffertes par ſon vaiſſeau, qui avoit talonné & échoué ſur les Caïques; par la raiſon que le navire ayant été relevé de l'échouement par les ſoins & les efforts de l'équipage, il n'y avoit pas eu d'échouement réel & effectif; qu'ainſi il n'y avoit pas lieu à l'abandon, quoique le navire retiré du danger eût été obligé de relâcher à Léogane, pour être radoubé, à l'effet de remettre en mer: lequel radoub, avec les frais de relâche, avoit cauſé une dépenſe de 42800 liv. En tout ceci on conſidéra qu'il n'étoit queſtion que d'avaries, dont les aſſureurs étoient exempts par la clauſe *francs d'avaries.*

Il y a apparence que cette Juriſprudence ne ſera pas adoptée ailleurs, ne fût ce qu'à cauſe qu'elle pourroit porter au crime; c'eſt-à-dire, engager un capitaine à ne pas s'embarraſſer de retirer ſon navire de l'échouement pour l'empêcher de faire naufrage, dès qu'il pourroit ſe ſauver avec ſon équipage; & cela pour ménager le recours de ſon armateur & le ſien propre, contre les aſſureurs. Recours qu'il perdroit en conſéquence de cette clauſe inſidieuſe, s'il n'avoit que des avaries à demander.

Suivant Caſa Regis, *diſc.* 47, *n.* 4, cette clauſe a été inventée à l'occaſion des petits bâtimens employés au tranſport des vivres & effets comeſtibles, d'un lieu à un autre, & de proche en proche. Comme ce ſont des marchandiſes fort ſujettes à avaries, pour peu qu'il ſurvienne du mauvais temps, & qu'à raiſon de la briéveté du trajet, on eſt dans l'habitude d'en charger les bâtimens au-delà de ce que naturellement ils en peuvent porter avec ſûreté; on conçoit combien devoient être fréquentes les conteſtations entre les aſſureurs & les aſſurés, ſur la cauſe & la nature des avaries que cette ſorte de navigation peut occaſionner.

Ce fut donc pour faire ceſſer & prévenir ces conteſtations dans la ſuite qu'on

imagina la clause *francs d'avaries* ; & véritablement jusques-là il n'y avoit rien à dire. On la voit même en usage aujourd'hui presque par-tout en pareille hypothese, principalement en ce qui concerne les cargaisons de sel. Mais c'est avoir passé le but que d'avoir étendu la clause aux voyages de long cours, & à des marchandises moins susceptibles d'avaries. Aussi n'est-elle point pratiquée ailleurs; on s'y contente de stipuler que les assureurs ne seront tenus des avaries qu'autant qu'elles excéderont *tant* pour cent, comme il a été observé ci-dessus.

Mais on demande à ce sujet, *quid juris*, si les avaries excedent un pour cent, ou le taux stipulé par la police ? Faudra-t-il alors déduire aux assureurs sur les avaries cet un pour cent de l'Ordonnance, ou le taux réglé par la police ?

Cette question ressemble à celle de savoir, si la quotité jusqu'à concurrence de laquelle il n'y a pas de garantie à prétendre de la part de l'acquéreur contre le vendeur, lorsque celui-ci a vendu une piece de terre, &c. *contenant* tant d'arpens *ou environ*, & qu'il se trouve qu'il en contient moins. On a demandé dans le cas où il manqueroit une quantité supérieure à celle qu'emporte l'*environ*, si le vendeur pouvoit déduire la quotité jusqu'à laquelle il étoit à couvert de garantie, de maniere qu'il ne fût tenu de l'indemnité que pour l'excédant ; & il a été décidé, sur la Coutume de la Rochelle, art. 19, n. 91, qu'il ne pouvoit alors profiter de ce qu'emporte l'*environ*, & qu'il falloit qu'il payât l'indemnité de tout ce qui manquoit. Voyez *suprà* art. 5, tit. du fret ou nolis, pour la fausseté de la déclaration du port du vaisseau.

Par indentité de raison, si la décision est bonne, il en faut dire autant dans notre espece, sauf la convention contraire dans la police. C'est aussi l'usage de cette place, & peut-être de tous les autres ports du Royaume, excepté Rouen, où l'assureur ne paie les avaries qu'à la déduction de la quotité qui, aux termes de la police, ne doit pas être pour son compte.

Au reste, le réglement des avaries contre les assureurs & l'assuré se fait en prenant pour base l'estimation ou la valeur des marchandises au temps de leur chargement, sans considérer si ces marchandises auroient valu plus ou moins à leur arrivée à bon port. Ainsi, si les marchandises chargées valoient 6000 liv. au temps de leur embarquement, les frais compris, & qu'après le naufrage, échouement ou autre accident, elles ne valent que 4000 liv. ce sera une somme de 2000 liv. que les assureurs paieront pour les avaries, à la déduction de la prime.

Il en est de même du navire, quoiqu'il soit évident qu'à son retour il vaut beaucoup moins qu'à son départ; de sorte que, sous ce prétexte, en cas de naufrage, l'assureur ne peut prétendre aucune déduction pour raison du déchet ou du dépérissement naturel que le navire auroit nécessairement souffert, en le supposant arrivé à bon port & sans accident. Si le navire simplement échoué étoit en état d'être radoubé, de maniere à pouvoir faire un autre voyage, l'assureur en seroit quitte pour le rétablir : mais ne pouvant plus servir, c'est un malheur pour lui, & il faut qu'il en paie la valeur aux termes de la police, qui porte toujours que l'estimation qui en est faite tiendra lieu de capital en tout temps.

Il faut avouer que cela paroît faire une injustice aux assureurs; mais on a

considéré que si le navire a diminué de valeur dans le voyage, cette diminution étoit ordinairement compensée par le fret qu'il gagne : duquel fret il faut faire l'abandon à l'assureur en même temps que le navire. Cependant le naufrage peut être tel que l'assureur ne profite, ni des débris, ni du fret, à cause des frais & des loyers des gens de l'équipage; au moyen de quoi plus de compensation d'aucune espece pour les assureurs. Ainsi il est vrai de dire, que, dans la pratique actuelle, ils sont traités trop rigoureusement. Ajoutez à cela qu'on leur dispute encore le fret acquis au navire, & déjà gagné, dont on prétend que l'assuré n'est pas tenu de leur faire l'abandon. Ce qui a même été autorisé par une Sentence de Marseille du 10 Octobre 1733, confirmée par Arrêt du Parlement d'Aix du 23 Juin 1734, au rapport de M. d'Orcin.

A cela néanmoins il n'y a rien à dire, si c'est un fret gagné en allant; puisqu'il ne faudroit pas restituer non plus celui qui auroit été payé à l'arrivée du navire aussi en allant.

Mais s'il s'agit d'un fret stipulé acquis pour le retour, il est juste d'en faire l'abandon aux assureurs, dans le cas où les marchandises dont le fret a été stipulé acquis, seront sauvées; c'est-à-dire, que le fret leur en devra être rapporté par l'assuré, à la décharge de ceux à qui ces marchandises appartiennent, de même du fret acquis en allant, si le navire périt aussi en allant, & que les marchandises soient sauvées. Mais si tout périt, ce n'est point aux assureurs à examiner s'il y a un fret acquis on non, cette stipulation leur étant étrangere, & ne pouvant les intéresser en rien, puisqu'ils ne pouvoient compter sur le fret des marchandises qu'autant qu'elles seroient sauvées. Voyez *suprà* article 15.

Par indentité de raison, ils ne peuvent pas non plus demander à l'assuré l'abandon des marchandises qu'il aura déchargées à terre, en faisant échelle dans le voyage. Sentence de Marseille du 30 Janvier 1751; & le bien jugé est d'autant plus sensible, qu'il n'est question là que d'une assurance sur la cargaison, & qu'alors l'abandon de la cargaison étant borné à la portion pour laquelle l'assurance avoit été faite, il suffit que l'assuré ait laissé dans le vaisseau des effets suffisans pour remplir le montant de l'assurance.



ARTICLE XLVIII.

LEs délaissemens & toutes demandes en exécution de la police, seront faites aux assureurs dans six semaines, après la nouvelle des pertes arrivées aux côtes de la même province où l'assurance aura été faite; & pour celles qui arriveront en une autre province de notre Royaume, dans trois mois : pour les côtes de Hollande, Flandres ou Angleterre, dans quatre mois : pour celles d'Espagne, Italie, Portugal, Barbarie, Moscovie ou Norwege, dans un an, & pour les côtes de l'Amérique, Brésil, Guinée & autres pays plus éloignés, dans deux ans : & le temps passé, les assurés ne seront plus recevables en leur demande.

LEs observations du Commentateur sur cet article sont judicieuses; mais il devoit avertir qu'il les avoit tirées des notes sur l'art. 12, ch. 7 du Guidon.

Cet article embarrasse à la premiere lecture, sur-tout quand on le rapproche du 58 ci-après; car s'il entend, comme le sens naturel le fait présumer, que tous les délais dont ils parlent ne doivent être comptés que du jour de la nouvelle de la perte, on demande pourquoi l'assuré aura un an pour les pertes arrivées en Espagne, &c. & deux ans pour celles arrivées dans les voyages de l'Amérique, &c. Ou si, au contraire, ces longs délais doivent être comptés du jour du départ du navire, lorsque l'assuré n'en a eu aucune nouvelle; on demande aussi pourquoi l'article 58 dit qu'alors il pourra faire son délaissement aux assureurs, après un an ou deux ans, au lieu de dire qu'il sera tenu de faire son délaissement en ce cas, aussi-tôt après, sur peine de déchéance de tout recours contre les assureurs?

Pour concilier ces deux articles, on pourroit penser qu'en ce qui concerne les délais de six semaines d'une part, de trois mois d'autre, & de quatre mois encore d'autre, ils ne doivent se compter effectivement & absolument que du jour de la nouvelle de la perte; parce qu'avant la nouvelle, l'assuré n'est pas en état d'alléguer la perte, à l'effet d'avoir droit de se pourvoir contre les assureurs, & que la maxime est certaine, *contra non valentem agere non currit præscriptio.*

Quant aux deux autres délais d'un an & de deux ans, l'embarras vient d'un côté de ce qu'il ne paroît pas naturel de ne les compter que du jour de la nouvelle de la perte; à moins, en tout cas, qu'il ne fût question d'assurances faites dans les lieux mêmes dont il est parlé au sujet de ces délais; ce qui est sans exemple, excepté l'Italie. Car enfin, pour fixer le temps dans lequel il faut agir contre l'assureur, François, Anglois ou Hollandois, qu'importe que le naufrage soit arrivé aux côtes de Guinée ou de l'Amérique, dès que le délai ne doit courir que du jour de la nouvelle du naufrage? Et d'un autre côte, l'embarras vient de ce qu'il n'y a pas d'apparence non plus de compter ces délais d'un an & de deux ans du jour du départ du navire, ou des dernieres

nouvelles qu'on en a eues; à l'effet d'en conclure qu'après ces délais expirés respectivement, l'assuré seroit non-recevable à se pourvoir contre ses assureurs, puisque l'art. 58, non seulement lui permet de faire son délaissement après ces mêmes délais expirés, mais même par argument très-clair, lui défend de le faire plutôt.

Il faut avouer néanmoins que, dans les termes que cet article est conçu; & parce que d'ailleurs les fins de non-recevoir & les courtes prescriptions ne sont pas favorables, il ne seroit pas possible de déclarer non-recevable un assuré, qui, par raison d'un voyage d'Espagne, Italie, Portugal, Barbarie, Moscovie ou Norwege, se pourvoiroit contre les assureurs dans l'an de la nouvelle de la perte apprise sur l'une des côtes; ou, à défaut de nouvelles, dans deux ans, à compter du départ du navire, en prenant la fin de la premiere année pour une preuve ou présomption de la perte; & cela, quoique les assureurs fussent demeurans en France: & de même s'il s'agissoit d'un voyage de l'Amérique, &c. s'il intentoit son action dans les deux ans de la nouvelle de la perte arrivée à l'Amérique, ou, à défaut de nouvelles, dans les quatre ans du départ du navire. De sorte que le plus sûr est de ne compter tous les délais portés par cet article, que du jour de la nouvelle de la perte, & de dire, pour justifier ces longs délais d'un an & de deux ans, que comme l'assuré a intérêt de ne faire son délaissement qu'en connoissance de cause, il a été trouvé juste de lui accorder un an pour les naufrages arrivés aux côtes d'Italie, &c. & deux ans pour ceux arrivés aux côtes de l'Amérique, &c. afin que pendant ce temps, il pût prendre les éclaircissemens convenables avant de se déterminer à faire son abandon. Cette raison cesse, à la vérité, en cas de prise ou de naufrage entier & absolu; mais la loi ne peut pas prévoir tous les cas. D'ailleurs il y a des prises injustes, dont par conséquent il importe de savoir le sort.

Après tout, ces questions sont assez rares, n'y ayant point d'assuré qui néglige de se pourvoir aussi-tôt la nouvelle de la perte, ou aussi-tôt que l'an ou les deux ans sont expirés, relativement à l'art. 58: cependant il se peut faire qu'il y manque, & il faut que les actions aient un terme.

Toutes demandes en exécution de la police d'assurance doivent donc être formées par les assurés dans les délais fixés par cet article, sans quoi ils seront non-recevables à inquiéter dans la suite les assureurs. Ainsi il ne suffiroit pas de dénoncer la perte aux assureurs, avec protestation, comme dans l'article 42, il faut nécessairement une demande en Justice, art. 12, chap. 7 du Guidon: non que le délaissement doive s'ensuivre absolument, attendu qu'il est des cas où l'assuré a grand intérêt de ne le pas faire, comme il a été montré ci-dessus; mais la demande aura pour objet le paiement du dommage arrivé aux navires ou aux marchandises, avec réserve de faire le délaissement dans la suite, si le cas y échoit. Par-là l'assuré sera entiérement en regle, & il n'aura pas à craindre que les assureurs puissent lui opposer raisonnablement aucune fin de non-recevoir. Il est pourtant une voie pour se dispenser d'une demande en Justice; c'est d'engager les assureurs de reconnoître au pied de la police, qu'ils tiennent la nouvelle de la perte pour bien & duement dénoncée; sauf à l'assuré à faire son délaissement quand il jugera à propos. Par une telle précaution, l'assuré conserve tous ses droits contre ses assureurs, sans aucune procédure; & c'est ainsi qu'on en use assez communément ici.

Par rapport au premier délai, qui est de six semaines, il reste encore de la difficulté. L'article le fait courir du jour de la nouvelle des pertes arrivées aux côtes de la même province où l'assurance a été faite, & l'on n'en voit point du tout la raison, à moins que l'article ne suppose que l'assuré demeure dans cette même province. Sans cela, en effet, qu'importe à l'assuré que la perte soit arrivée aux côtes de Normandie, si l'assurance y a été faite, plutôt qu'en toute autre province du Royaume ? Je voudrois donc que ce délai de six semaines, qui est bien court, n'eût lieu absolument que lorsque l'assuré & les assureurs demeurent dans la même province, & que dans le cas contraire, le délai fût indistinctement de trois mois, la perte étant arrivée sur quelque côte du Royaume, à compter toujours du jour seulement que la nouvelle de la perte seroit parvenue à l'assuré.

Au reste, la nouvelle qui fait courir ce délai de six semaines & tous les autres ne peut s'entendre que d'une nouvelle, non-seulement certaine, mais encore publique & notoire ; à moins que l'assuré n'ait fait usage de la nouvelle particuliere qu'il aura eue, en la dénonçant aux assureurs, avec protestation de faire son délaissement; auquel cas, la rendant lui-même notoire, il se met par-là dans l'obligation de former son action dans les délais fixés par cet article, sur peine de déchéance.

A Marseille & au Parlement d'Aix on n'étoit pas ci-devant scrupuleusement attaché à la fin de non-recevoir portée par cet article : mais en 1713 on y est revenu à la regle, & l'on ne s'en est pas écarté depuis. C'est ce qui résulte des Arrêts des mois de Mai, 10 & 17 Juin audit an 1713, 5 Mai & 30 Juin 1714, Juin 1724, & des Sentences de Marseille des 19 Novembre & 2 Décembre 1748, 31 Janvier & 11 Juillet 1758. Toutefois la moindre reconnoissance par écrit de la part des assureurs, suffit pour écarter la fin de non-recevoir; de même des pourparlers dont ils conviennent. Arrêt d'Aix du 28 Juin 1748, confirmatif d'une Sentence de Marseille du 13 Septembre 1747. Autre Arrêt d'Aix du 27 Mars 1751, au rapport de Monsieur d'Orcin, qui a jugé qu'un certificat du courtier ou du notaire, portant attestation de l'avertissement fait dans le temps de droit aux assureurs, & de leur promesse de payer la perte, lorsqu'elle seroit liquidée, suffisoit pour écarter la fin de non-recevoir.

Il est d'usage à Marseille que les assurés fassent à la Chambre de Commerce leur déclaration; laquelle déclaration tient lieu de notification à chaque assureur, ordonnée par l'article 42 ci-dessus. Il seroit à souhaiter qu'il en fût par tout de même.

Au sujet de la prescription établie par cet article, & sur la différence qu'il y a entre *l'arrêt de Prince* & *la prise*, j'ai cru qu'on ne seroit pas fâché de voir la consultation qui suit de M. Emerigon, du 6 Avril 1759.



QUESTIONS

Sur la différence qu'il y a entre l'*Arrêt de Prince* & la *prise* ;

Et sur les prescriptions en matiere d'assurances.

FAIT.

DANS le mois de Novembre 1756, les Srs. Anglés d'Antoine & Castagne, firent assurer la somme de 77200 liv. *d'ordre des Srs. Bouteiller pere & fils, de Nantes*, pour compte *de qui il appartiendra*, de sortie des Isles Françoises, jusqu'à Amsterdam, autre port neutre, sur des marchandises chargées par Karavagh, Belloc & Compagnie, de Léogane, à l'adresse de Jean-Joseph Vanherzéel d'Amsterdam, dans le vaisseau l'*America*, Hollandois, Capitaine Louis Fernet, Hollandois, moyennant la prime de 10 pour cent.

Le connoissement porte qu'il fut chargé 529 barriques Créoles, & trois Bordeloises de sucre brut dans ledit vaisseau l'*America*, Capitaine Fernet, à la consignation de Jean-Jacob Vanherzéel, d'Amsterdam, *pour compte & risque des intéressés dénommés au bas de la facture.*

Les intéressés dénommés au bas de la facture, sont les sieurs Bouteiller pere & fils de Nantes *pour sept huitiemes*, & Jean-Jacob Vanherzéel, d'Amsterdam, pour *un huitieme.*

Le 14 Juin 1757, les Srs. Bouteiller pere & fils, écrivirent aux Srs. Anglés d'Antoine & Castagne, que le vaisseau l'*America* avoit été *pris* à la hauteur des *côtes d'Amsterdam*, près de l'embouchure ; mais que les Etats-Généraux réclamoient ce navire & sa cargaison.

Le *six Juillet* on notifia cette lettre aux assureurs, » & comme, ajoute-t-on, cette *prise* » donnera lieu à l'ouverture des assurances, si » la Cour de Londres n'en fait pas la restitu- » tion, lesdits sieurs Boutellier pere & fils, desi- » rent mettre en notice à leurs assureurs la *prise* » dudit vaisseau, avec interpellation d'agir, » pour en faire la réclamation & en obtenir » le relâchement ou restitution. *Et faute de ce* » *faire, ils leur feront abandon & délaissement* » *des facultés assurées jusqu'à la concurrence des* » *sommes prises en risque.*

Le 21 Octobre, Jugement de l'Amirauté d'Angleterre, qui confisque le vaisseau & la cargaison.

Le 16 Décembre, les assurés font la déclaration du sinistre à la Chambre du commerce.

Le 2 Mars 1758, Requête des Srs. Anglés d'Antoine & Castagne, contre les assureurs, aux fins que ceux-ci fussent condamnés à contribuer aux dépenses nécessaires, pour solliciter la révocation du Jugement d'Angleterre.

Le 10, Sentence qui autorise les Srs. Anglés d'Antoine & Castagne, à poursuivre la réclamation, si bon leur semble, pour le compte, aux frais & risques de qui il appartiendra.

Enfin le *douze Avril 1758*, Requête des Srs. Anglés d'Antoine & Castagne, contre les assureurs, en paiement des sommes assurées.

Les assurés opposent, 1°. la prescription de *quatre mois*, portée par l'article 48, tit. des assurances. 2°. La prétendue simulation de la Police, où il n'est pas dit que l'assurance fût pour le compte des François.

Ce dernier moyen fut rejetté, parce que la clause : *pour le compte de qui il appartiendra*, qui a été stipulée dans la police, comprenoit les François tout comme les neutres. Elle est générale, & doit être entendue généralement ; sur-tout dans les circonstances présentes, où il est sensible que si l'assurance avoit été pour le compte d'un neutre, on n'auroit pas manqué de le déclarer en termes exprès ; ainsi les assureurs n'étoient pas fondés à dire qu'ils eussent été trompés.

Mais le moyen tiré de la prescription, parut invincible ; & par Sentence du 11 Juillet 1758, * les assurés ont été déclarés *non-recevables* en leur Requête, *attendu la prescription de l'action.*

* *Cette Sentence a été confirmée par Arrêt du Parlement d'Aix du 28 Juin 1759, au rapport de M. de Coriolis.*

PREMIERE

PREMIERE QUESTION.

Avant l'époque de la confiscation prononcée par l'Amirauté de Londres, le Navire dont il s'agit devoit-il être considéré comme simplement arrêté.

L'ARREST de Prince est incompatible avec la violence & l'esprit de déprédation ; c'est un acte d'un Prince ami ; il est toujours *hors le fait de guerre*, ainsi que nous l'apprend le Guidon de la mer, ch. 7, n. 6, p. 282. » Si le » Prince arrête le navire pour s'en servir; s'il » avoit à faire de portion, ou de toute la mar- » chandise, s'il ne veut permettre aux navires » de sortir qu'en flotte, ou redoublement d'équi- » page, ou s'il prévoit à plus grands dangers, les » arrêtant pour quelques temps.... Si le navire » suivant son voyage étoit arrêté par privilege ou » nécessité de quelques pays, *hors le fait de la » guerre*, comme pour avoir vivres, ou autres » denrées portées dans le navire, dont vente » se fait pour la provision de la terre. » Tels sont les cas de l'arrêt qui sont décrits dans le Guidon de la mer, ch. 9, n. 6 & 13. Et comme dit l'Auteur du Dictionnaire de Marine, (qui se borne au cas le plus ordinaire) » *Arrêt*, c'est lorsque par l'ordre du Souverain » on retient *dans les ports* tous les vaisseaux » qui y sont, & qu'on les empêche d'en sor- » tir, afin qu'il puisse s'en servir lui-même, » pour les besoins de l'Etat.

La PRISE est lorsqu'on s'empare d'un vaisseau *dans le fait de la guerre*, dans un esprit de déprédation, & avec dessein d'en priver le véritable maître.

1°. Elle est ou juste, ou injuste : la prise *juste* est celle qui est faite par un ennemi déclaré, & suivant les loix de la guerre. La prise *injuste* est celle qui est faite par un pirate, par un ami, par un neutre, ou contre les principes du droit des gens.

2°. Mais soit que la prise soit *juste* ou *injuste*, les assureurs en répondent. Dès qu'un vaisseau est *pris* justement ou injustement, le cas sinistre est arrivé, & l'assurance est ouverte.

Si Navis etiamsi ab amicis injustè capta fuit, præcipuè ob pacta in apocâ apponi consueta, nempè tam ab amicis quàm inimicis, justè vel injustè occuparetur : *assecuratores tenentur.* Casa Regis disc. 1, n. 118.

» Lassureur est responsable des prises faites » par des amis ou ennemis non déclarés, tout » comme si elles étoient faites par les ennemis » propres & déclarés ; car quiconque déprede » quelqu'un, est un corsaire, & devient ennemi. » *Poiche chionque depreda un'altro, è Corsaro, » è si fa inimico.* Targa pag. 223.

Telle est la disposition du Guidon de la mer, ch. 7, n. 1. » Il est en *liberté* du marchand » chargeur, est-il dit, de faire délai à ses assu- » reurs ; c'est-à-dire, quitter & délaisser ses » droits, noms, raisons & actions de la pro- » priété qu'il a en la marchandise chargée, » dont il est assuré, lors & quand il advient » naufrage.... Quand il y a *prime d'amis ou » d'ennemis*, arrêt du Prince, ou autre tel » *destourbier*, en la navigation, *qu'il n'y ait » moyen de naviger à son dernier reste.*

L'Ordonnance de 1681, relative à toutes les loix maritimes s'explique de la sorte en l'art. 26, tit. des assur. » Seront aux risques des as- » sureurs toutes pertes & dommages qui arri- » veront sur mer, par tempêtes, naufrages, » échouemens abordages, changemens de rou- » te, de voyage, ou de vaisseau, jet, feu, » *prise*, pillage, arrêt de Prince, déclaration de » guerre, représailles, & généralement toutes » autres fortunes de mer.

L'art. 46 porte, » que le délaissement sera » fait en cas de *prise*, naufrage, bris, échoue- » ment, arrêt de Prince, ou perte entiere des » effets assurés.

Ce mot de prise inséré dans l'Ordonnance sans aucune modification, doit s'entendre généralement de toute *prise*, juste ou injuste; car l'effet de l'une & de l'autre est presque toujours le même ; d'ailleurs, il n'est pas permis de faire une distinction que l'Ordonnance ne fait point, & qui seroit contraire aux véritables principes du droit maritime.

Mais pour ne laisser aucun doute, (s'il pouvoit en rester quelqu'un) nos polices d'assurances entrent dans un plus grand détail ; & les parties usent du droit que l'art. 2, tit. des assur. leur donne, de stipuler *toutes les autres conditions dont elles voudront convenir.* Voici la clause bannale qui est insérée dans les polices, & qui suppléeroit à l'Ordonnance, s'il en étoit besoin. » Veut que tous ceux qui prendront de cette » assureté, passent le même risque que lui, tant » divin qu'humain, *d'amis*, ennemis connus » ou *inconnus*, *prises* & détentions de Seigneu- ries, soit Ecclésiastiques ou temporelles, *justes ou injustes*, bande ou contrebande, &c.

Il est donc certain que les assureurs répondent de la *prise* juste ou injuste, & que l'abandon a lieu dès qu'un vaisseau est *pris* de quelle maniere que ce soit. Car l'assurance est un contrat conditionnel, par lequel l'assureur s'oblige de payer la somme assurée, s'il y a *prise*,

naufrage, bris, échouement, &c. Or, la condition qui ne consiste qu'en un événement ou en un fait, étant une fois accomplie, elle se trouve accomplie pour toujours, quand même l'accomplissement ne seroit pas de longue durée : *Sufficit conditionem semel extitisse.* Pour que la *prise* soit caractérisée & consommée, il suffit que le navire qui se trouve en pleine mer, soit *pris* par violence, & que par-là il souffre un *destourbier* qui l'empêche *de naviger à son dernier reste*, & de se rendre au lieu de sa destination.

3°. Dès que les assurés ont connoissance d'un pareil sinistre, ils ont *la liberté* de faire le délaissement, dont l'effet remplit l'intérêt légitime de toutes les parties.

D'un côté, les assureurs sont obligés de payer les sommes assurées *dans le temps porté par la police* (art. 43.) ou, en défaut de pacte, *trois mois après la signification du délaissement* (art 44.)

D'un autre coté, les *droits*, *noms*, *raisons & actions de Propriété* que l'assuré avoit en la chose assurée, passent sur la tête des assureurs qui sont subrogés au lieu & place de l'assuré, *comme si assuré ne fût*, suivant le Guidon de la mer, ch. 7, n. 1, & le pacte bannal inséré dans les polices. L'Ordonnance de 1681, tit. des assur. art. 60, est précise sur ce point. *Après le délaissement signifié* (dit-elle) *les effets assurés appartiendront à l'assureur.* Et comme dit le Guidon de la mer, ch. 7, art. 12. » Après » que le délaissement sera fait, si le navire ar» rive par après, à port de salut, l'assureur re» cueillera à sa part & portion *le profit de la » navigation*, sans que le marchand chargeur » y puisse rien demander; si non à raison de la » portion dont il ne seroit point assuré.

De sorte qu'il peut arriver que l'abandon procure un gain aux assureurs. L'on ne doit point leur envier un profit si rare, qui est extrêmement balancé par la multiplicité des risques qu'ils courent, & dont il étoit libre à l'assuré de ne pas se priver, s'il n'eût pas fait l'abandon.

4°. Le jugement que le Prince du capteur prononce ensuite sur la *prise*, intéresse ou l'assuré ou l'assureur, suivant que le délaissement a été fait, ou n'a pas été fait.

Ce jugement intéresse le seul assuré, qui, poussé par la flatteuse espérance d'un profit à venir, n'a pas voulu user dans le temps de droit, de la liberté qu'il avoit de faire l'abandon. Dans ce cas, si le navire pris est relâché, l'assuré continue d'en avoir le domaine, & il n'est point privé *du gain de la navigation.* Par la raison contraire, si le vaisseau est déclaré de bonne prise, soit justement, soit injustement, cette perte regarde le seul assuré, qui doit s'imputer d'avoir préféré un vain espoir, au simple recouvrement de son capital.

Le jugement proconcé par le Prince du capteur, intéresse les assureurs, à qui l'abandon a été fait dans le temps de droit. Dans ce cas, si le jugement est injuste, c'est-à-dire, que le navire assuré soit déclaré de bonne prise, contre le droit des gens, ou contre les loix de la guerre, les assureurs en répondent; si le vaisseau & la cargaison assurée sont relâchés, le tout leur appartient en vertu de l'abandon.

Mais ce qui fixe la condition des parties, considérée en elle-même, n'est pas le jugement rendu par le Tribunal d'une Monarchie étrangere & ennemie; c'est l'*abandon* fait, ou non fait: ce qui donne lieu à cet abandon c'est la *prise.*

Ainsi, dans le moment qu'on a connoissance de la prise, l'abandon à lieu, & l'action prend naissance, soit que le Magistrat ennemi ait rendu un jugement, ou qu'il n'en ait point rendu; soit que la confiscation ait été prononcée, ou qu'elle ne l'ait pas été. Témoin l'Arrêt que la Cour vient de rendre le 3 du mois passé, au rapport de M. de Coriolis, en faveur du sieur Barthelemi Benza, contre les assureurs, sur le corps du vaisseau *l'Immaculée Conception*, *& St. Ignace de Loyola*, Capitaine Laurent Ghiglino. Ce navire fut pris le 12 Juin 1757, & conduit à la nouvelle York le *vingt-trois Août* suivant, le sieur Benza fit son abandon le *vingt-quatre Septembre*, après, l'Amirauté de la nouvelle York rendit Sentence qui fait main-levée au Capitaine Ghiglino, du navire, du quint de la cargaison, & des pacotilles, & qui ordonne que le produit des quatre quints restans de la cargaison, seroit déposé jusqu'à ce que les prétendus propriétaires Espagnols, eussent justifié de leur intérêt. Les assureurs présenterent Requête en cassation de l'acte d'abandon; & en premiere instance, ils proposerent un systême, diamétralement opposé à celui qu'on vient d'établir. Mais par Arrêt confirmatif de la Sentence, ils furent condamnés à payer les sommes assurées. Par où il a été décidé entr'autres choses : qu'il suffit que la prise soit faite en mer, pour que l'abandon ait lieu, & que le jugement de confiscation ou de relâche, prononcé ou non prononcé, forme un objet qui n'a rien de commun avec l'action directe de l'assurance.

La même question a été ainsi décidée, au sujet de tous les vaisseaux détenus à Mahon avant la déclaration de la présente guerre, & auxquels la conquête de Minorque procura la liberté. Ils retournerent à ceux de leurs anciens maîtres qui n'en avoient pas fait abandon; & ils appartinrent aux assureurs à qui l'abandon en avoit été fait en temps utile; lesquels furent condamnés à payer les sommes assurées, quoiqu'il n'y eût aucun jugement de confiscation, & que l'on soutint que la détention à Mahon n'avoit été qu'un simple *arrêt*.

Le même principe a dicté tous les Arrêts rendus au sujet des autres vaisseaux pris avant la publication de la guerre. Les primes stipulées *en cas de guerre*, ont été adjugées aux assureurs, & par la raison de réciprocité, ils ont été condamnés à payer la perte, malgré le défaut de jugement de confiscation & malgré l'idée d'*arrêt* qu'on ne cessoit de vouloir substituer à celle de prise.

La guerre précédente avoit fait naître la même question. Le Pinque le *St. Charles* fut pris deux jours après que la paix eût été publiée; il fut conduit à la nouvelle York, & sur le champ il fut relaché. Arrêt du mois de Juin 1751, confirmatif de la Sentence de l'Amirauté, qui décida que cet accident avoit été une véritable *prise*, dont les assureurs qui étoient *francs d'avaries*, étoient responsables.

Il faut donc tenir pour maxime certaine, que la *prise* s'opere dès que *par force*, on saisit un vaisseaux *en pleine mer*, & que l'empêchant *de naviger à son dernier reste* & au lieu de sa destination, on le conduit dans un autre endroit. Une telle *prise* donne naissance à l'action, soit qu'elle soit juste ou injuste, soit qu'elle soit suivie d'un jugement, ou non, soit que le jugement rendu par le Magistrat étranger soit favorable ou défavorable.

Dans l'espece présente, le vaisseau *l'America* n'a pas été détenu *dans un port* Anglois, où il fût allé volontairement; il n'a pas été arrêté *hors le fait de guerre*, soit pour son propre avantage, soit pour les *besoins* momentanés d'un Prince ami, ou *pour la nécessité d'un pays* où il eût touché dans le cours de sa navigation.

Mais il venoit des isles Françoises; il se trouvoit *en pleine mer*, & *à la hauteur des côtes d'Amsterdam*; c'est-à-dire dans un endroit où les Anglois, malgré leur titre fastueux & insensé des maîtres de la mer, n'avoient ni jurisdiction ni empire; il alloit à Amsterdam, lieu de sa destination. Un vaisseau de guerre le prend *par force*; il l'empêche *de naviger à son dernier reste*; il le conduit en Angleterre dans le dessein d'y consommer sa déprédation, & d'en priver pour toujours les véritables propriétaires.

Il ne paroît pas possible de caractériser, du nom d'*arrêt* un pareil sinistre; & l'on doit convenir que c'est une prise véritable & proprement dite.

Les Srs. Bouteiller pere & fils l'avoient eux-mêmes reconnu dans leur lettre du 14 Juin 1757, où ils marquent que le vaisseau l'*America* a été *pris*; mais que les Etats-Généraux le réclament.

Les Srs. Anglés, d'Antoine & Castagne, ne purent s'empêcher de concevoir également une idée qui étoit si naturelle. En effet, dans l'acte qu'ils firent signifier aux assureurs, ils qualifient le sinistre dont il s'agit, du nom de *prise*, ils disent que cette *prise* donnera lieu à l'ouverture des assurances, si la Cour de Londres n'en fait pas la *restitution*. Ils interpellent les assureurs d'agir pour en faire la réclamation, & en obtenir le relâchement ou restitution. Et ils ajoutent que » *faute de ce faire*, on fera aux assureurs abandon & délaissement des facultés as-» surées, jusqu'à la concurrence des sommes » prises en risques.

Les assureurs ne voulurent point agir pour obtenir la restitution du navire pris. L'on avoit donc la liberté de leur faire dès-lors *abandon*, & de les poursuivre trois mois après, en paiement des sommes assurées, sans qu'ils pussent opposer, ni le systême de *l'arrêt* ni celui que la prise fût *injuste*. La confiscation prononcée dans la suite par le Tribunal Anglois, auroit été pour leur compte; tout comme la main-levée, si elle eût été accordée, auroit tourné à leur avantage.

Au reste, l'on ne voit pas comment dans aucun cas, l'on eût pu se plaindre de l'*injustice* de la prise ou de la confiscation, puisque les sept huitiemes des facultés, qui formoient l'objet de l'assurance, appartenoient réellement *aux Srs. Bouteiller pere & fils de Nantes*, qui sont François: un connoissement *pour compte & risque des intéressés dénommés au bas de la facture*, n'étoit guerre propre à cacher la simulation, si tant est qu'une telle piece ait été trouvée lors de la prise, entre les mains du capitaine Louis Fernet.

Dans ces circonstances, & en conformité des principes ci-dessus établis, l'on a cru que depuis le moment que l'Anglois se rendit maître du vaisseau *l'América*, ce navire devoit être *pris*, & non simplement *arrêté*.

SECONDE QUESTION.

Les assurés n'ayant pas fait l'abandon & formé leur demande dans les quatre mois déterminés par l'Ordonnance, leur action est-elle prescrite?

L'art 48 tit. des assur. porte que » les délaissemens & toutes demandes en exécution » de la police, seront faites aux assureurs; » dans six semaines, *après la nouvelle des pertes* » arrivées aux côtes de la même Province où » l'assurance aura été faite; & pour celles qui » arriveront en une autre Province de notre » Royaume, dans trois mois; *pour les côtes* » de *Hollande*, Flandres, ou Angleterre, *dans* » *quatre mois*...... Et *le temps passé les assurés ne seront plus recevables en leurs demandes*.

Cette prescription prononcée par l'Ordonnance maritime, est de rigueur, ainsi que toutes les autres prescriptions qui sont établies dans les affaires mercantilles.

Les mêmes fins de non-recevoir se trouvent à-peu-près déterminées dans le Guidon de la mer, ch. 5, n. 37, *& ledit temps passé*, est-il ajouté, *les assurés ne seront recevables, quelques excuses qu'ils proposent, à donner avaries en compte*.

Quelque précise que fût l'Ordonnance, l'on n'avoit pas cependant été autrefois fort scrupuleux de l'observer en cette Province. Mais en 1713, la question s'étant prononcée, la regle fit taire l'usage abusif qui s'étoit glissé sur cette matiere. Blaise Marin avoit fait faire une assurance sur le vaisseau *La Sainte Marguerite;* ce vaisseau fut pris; la déclaration de la perte fut faite à la Chambre du Commerce le quatorze Janvier mil sept cent six; en conséquence tous les assureurs payerent les sommes assurées, à l'exception de François Sabain, qui fut assigné pardevant le Tribunal de l'Amirauté de Marseille le 3 Février mil sept cent onze. Sentence qui le condamne à payer. Arrêt rendu dans le mois de Mai 1713, au rapport de Monsieur le Blanc, qui réforme la Sentence, & déclare l'assuré non-recevable. Le soussigné trouve dans des anciennes remarques qui sont à son pouvoir, que lors de cet Arrêt, Messieurs délibérerent » de faire droit dorénavant aux prescriptions prononcées par l'Ordonnance maritime; que si la Chambre du Commerce les » trouvoit trop rigoureuses, elle n'avoit qu'à se » pourvoir au Roi pour les mitiger. »

Cet Arrêt fut suivi de plusieurs autres. Le 10 Juin de la même année 1713, il fut rendu un Arrêt semblable au rapport de Mr. de Valabre en faveur du sieur Bonnet, contre les Srs. Hazard. Autre Arrêt du 17 du même mois de Juin 1713, au rapport de M. du Chafaut. Quatrieme Arrêt du 5 Mai 1714, contre les Hoirs de la Roque. Cinquieme Arrêt du 30 Juin 1714, en faveur de Goujon de Nantes. Sixieme Arrêt du mois de Juin 1724, au rapport de M. Galice, en faveur des assureurs sur la Tartanne *l'Annonciation*, Capitaine Roussin du Martigues, contre Joseph Vespin & Compagnie.

Depuis lors la Jurisprudence à été certaine, & l'on pourroit citer une foule de jugemens postérieurs qui ont prononcé la fin de non-recevoir contre les assurés qui n'intentent point leur demande dans le temps de droit.

Il est nécessaire de faire ici quelques observations.

1°. La prescription n'a pas lieu, lorsqu'il y a *cédule, obligation, arrêté de compte*. Ord. de 1681, tit. des prescript. art. 10.

Il en est de même si les parties ont convenu de prendre des arbitres, pour décider leurs différens, ainsi qu'il fut jugé par l'Arrêt du 28 Juin 1748, rendu au rapport de M. de Boades, en faveur du sieur Boet de St. Leger de Paris, contre les assureurs sur le Corsaire *la Revanche*.

Il en est encore de même si l'assureur délayant d'un jour à l'autre de remplir son obligation, a promis verbalement de payer les sommes assurées, pourvu que cette promesse soit prouvée d'une maniere évidente: ainsi jugé par l'Arrêt du 27 Mars 1751, au rapport de M. d'Orcin, contre les assureurs du corsaire *le Grand passe-par-tout*.

2°. La simple sommation extrajudiciaire, ne suffit pas pour interrompre la prescription. L'Ordonnance de 1681, tit. des prescrip. art. 10, exige une *interpellation judiciaire*.

L'article 6 du même tit. veut que les *protestations* n'aient aucun effet si elles ne sont suivies *d'une demande en justice*.

L'art. 42, tit. des assurances, dit que lorsque l'assuré aura eu avis de la perte, il le fera signifier aux assureurs *avec protestation de faire son délaissement EN TEMPS & lieu*. de sorte que la *protestation* ne le dispense pas de faire ensuite l'abandon & de former sa demande *en temps* utile. S'il y manque il est déchu de son action, malgré toutes ses sommations & protestations extrajudiciaires: » les délaissemens » & *toutes demandes* en exécution de la police, » seront faites aux assureurs dans..... (tel & tel » temps) *& le temps passé les assurés ne seront* » *plus recevables en leurs demandes*. C'est l'ar-

» ticle 48 déjà cité, qui est conforme au Guidon » de la mer, ch. 7, art. 12, où il est dit que, la » demande doit être faite *en jugement contradic-* » *toire*, pour ôter les abus des sommations & » protestations simples sans assignation. » Cet *abus* des simples sommations est sensible; car les assurés ne feroient le délaissement que lorsqu'ils n'auroient absolument plus aucune espérance de recouvrer les effets assurés; de maniere que les assureurs seroient toujours privés de l'avantage de l'abandon, & leur état n'auroit rien de fixe ni de certain.

3°. La prescription ne commence à courir que du jour que les assurés *auront pu agir*; c'est-à-dire, depuis le jour que leur action aura pris naissance, & qu'elle aura pu être exercée, sans qu'aucun empêchement de droit s'y oppose, *sublato juris impedimento.*

Ainsi dans le cas de l'arrêt de Prince, l'abandon ne peut se faire qu'après six mois ou un an. Pendant le cours de ce délai, l'assuré ne peut *agir*, & son action n'est pas encore née. Voilà pourquoi suivant l'art. 49, tit. des assurances, qui parle de l'arrêt de Prince, » la fin » de non-revoir portée par l'article 48 ne court » contre les assurés que *du jour qu'ils auront pu agir.* » Ce qui est conforme à la disposition du droit commun, qui veut que la prescription ne coure que depuis le moment qu'on a eu droit d'intenter l'action : *ex quo jure competere cœperunt actiones* l. 1, § 2, c. *de annal. except.* l. *sicut* c. *de præsc.* 30, *vel* 40 *ann.* d'où l'on a tiré la regle : *non valenti agere, non currit prescriptio.*

Mais en cette matiere, l'on ne connoît qu'un seul empêchement *de fait*, qui soit capable de suspendre le cours de la prescription : c'est lorsqu'on ignore la perte; parce que cet empêchement de fait est invincible, & qu'il est impossible d'agir contre les assureurs avant que d'avoir connoissance du sinistre. Voilà pourquoi l'article 48 ne fait courir le temps de l'action, qu'*après la nouvelle des pertes.*

Tout autre prétendu empêchement de fait, tout autre prétexte, tout autre excuse ne servent de rien. En vain les assurés diroient qu'ils ont travaillé pour recouvrer les effets enveloppés dans le sinistre, & que l'espérance de ce recouvrement à suspendu leur *action*, on ne les écouteroit point, & leur demande intentée après le temps de droit seroit rejettée, parce qu'ayant différé de recourir au bénéfice de la loi, ils s'en sont rendus indignes, soit par négligence, soit par cupidité. L'article 45, tit. des assur. renferme une décision générale, quoiqu'il semble ne parler que de deux cas particuliers : » en » cas de naufrage, ou échouement, dit-il, l'as» suré pourra travailler au recouvrement des » effets naufragés, sans préjudice du délaisse» ment, qu'il pourra faire *en temps* & lieu. » Ainsi tandis que l'assuré travaille à recouvrer les effets qui sont l'objet de l'assurance, son action contre les assureurs est ouverte, elle court, & elle doit être intentée *en temps* utile, & dans les délais déterminés par l'art. 48.

Dans l'espece présente, les sieurs Anglés, d'Antoine & Castagne eurent nouvelle de la prise le 6 Juillet mil sept cent cinquante-sept, jour qu'ils firent signifier aux assureurs la lettre qu'ils venoient de recevoir des sieurs Bouteiller, pere & fils de Nantes, dès ce jour là, leur action prit naissance.

Le sinistre étoit arrivé *à la hauteur des côtes d'Amsterdam.*

Donc leur délaissement & leur demande en exécution de la police, devoient être faits dans l'espace de quatre mois qui furent terminés le 6 Novembre 1757.

Cependant l'action n'a été intentée que le douze Avril 1758. Elle est donc non-recevable.

Si l'on eût été au cas de l'arrêt de Prince, l'action des assurés auroit eu vie jusqu'au 6 Mai 1758, suiv. l'article 49, tit. des assur. mais il s'agit ici d'une *prise* véritable & proprement dite : les principes établis ci-dessus, & la jurisprudence constante de la Cour, n'ont pas permis d'en concevoir une idée différente.

OBJECTION. Les assurés ont cru que c'étoit un *arrêt* & non une *prise*. Leur erreur est excusable, & il seroit cruel de les priver d'une somme de 77200 liv. en capital, sur le fondement d'une fin de non-recevoir toujours odieuse en elle-même.

REPONSE. Ces considérations parurent d'abord très-pressantes; & si l'on n'eût été dirigé & retenu par la sainteté des loix, on se seroit peut-être laissé entraîner par une prétendue équité qui flatte & qui séduit.

Mais 1°. dès que la loi est claire & précise, il est défendu de la violer, sous prétexte qu'elle semble trop dure : *hoc quidem per quàm durum est, sed ità lex scripta est.* L. 12 ff. *qui & quib. manum.*. La conscience de la loi vaut plus que celle de l'homme : *conscientia legis, vincit conscientiam hominis*, dit Stracha pag. 541, n. 6, en parlant des Juges des marchands; & si quelquefois il est permis de suivre l'équité, ce doit être cette équité légale qui est la véritable justice, qui est dirigée & éclairée par l'esprit des loix, & qui résulte de l'heureux concert que la droiture du jugement fait donner à la regle, &

aux circonſtances où l'on ſe trouve. Toute autre équité, n'en a que l'ombre & l'apparence trompeuſe, *non eſt equitas, ſed equitatis ſimia ....* Molin conſ. Paris. tit. 1, § 51, gl. n. 86 & 87, *ubi fusè.*

Or, dans le cas préſent la loi eſt écrite; elle ne laiſſe ni doute ni ambiguité; on doit donc la ſuivre ſans ſcrupule, & s'il falloit concilier cette rigueur apparente du droit, avec l'équité qui réſulte des circonſtances du fait, la choſe ne ſeroit peut-être pas difficile.

Les aſſurés ſe promettoient un profit immenſe ſur les marchandiſes aſſurées; ils ne pouvoient ſe conſoler de ſe voir obligés d'en faire l'abandon : toute idée qui tendoit à flatter leur eſpérance, leur paroiſſoit favorable; & il ſe peut très-bien, qu'éblouis par l'intérêt, leur maniere de penſer ſût enfin parvenue à métamorphoſer une *priſe* en *arrêt* de Prince. Mais les idées particulieres des parties, n'ont jamais été capables de changer la nature des choſes, ni de bouleverſer les loix qui préſident à la tranquillité publique. Les aſſurés ont voulu ne pas abandonner le profit qu'ils attendoient; dès-lors ils ſont devenus aſſureurs à eux-mêmes; & il eſt auſſi juſte qu'équitable, qu'ils ſupportent aujourd'hui la perte réelle, à laquelle ils ſe ſont volontairement expoſés, pour courir après un profit incertain.

2°. La prétendue erreur des aſſurés, ne ſeroit excuſable en aucun cas, parce que ce ſeroit une erreur de droit : *Juris ignorantiam in uſucapione, negatur prodeſſe* l. 4 ff. *de jur. & fact. ignor.* Cette queſtion ſe préſenta en theſe, dans une cauſe qui eſt actuellement pendante pardevant la Cour.

Le ſieur Alexis Germond, fit aſſurer 3150 liv. pour compte de qui il appartiendra, de ſortie de Marſeille juſqu'à St. Valery, ſur les facultés du vaiſſeau, *le Prince Charles*, Capitaine Clement Bées, Impérial, ſous connoiſſement ſimulé, pour compte de Vanberblock d'Oſtende, d'entrée à Oſtende.

Le 3 Novembre 1756, ce vaiſſeau fut pris.

Le 31 Janvier 1757, jugement qui en prononce la confiſcation.

Le cinq Février, avant que la confiſcation fût connue à Marſeille, l'aſſuré fit ſa déclaration à la chambre du commerce, de *l'arrêt* de ce vaiſſeau. C'eſt ainſi qu'il qualifioit la priſe.

Le 16 Avril, ayant eu nouvelle de la confiſcation prononcée il fit ſon abandon.

Le dixieme Juin, il préſenta Requête contre les aſſureurs en paiement des ſommes aſſurées.

Ceux-ci oppoſerent la preſcription des quatre mois, qui avoit été acquiſe le cinquieme Juin 1755, cinq jours avant la Requête préſentée.

L'aſſuré répondoit qu'il avoit regardé la priſe comme un ſimple *arrêt*; qu'il l'avoit ainſi qualifiée dans ſa déclaration à la Chambre du commerce; & qu'il étoit bien dur qu'on voulût dans ces circonſtances, lui faire perdre une ſomme de 3150 liv. pour une ſimple demeure de cinq jours.

Sentence du 31 Janvier 1758, * qui déclare cet aſſuré non-recevable en ſon action.

Il a appellé, & comme il craint que la fin de non-recevoir ne ſoit fondée en pur droit, il a fait répondre cathégoriquement les aſſureurs, ſur ce qu'ils avoient promis en temps utile, de lui payer les ſommes aſſurées; ce qui changeroit la theſe & auroit empêché la preſcription.

Or, ſi la fin de non-recevoir à été prononcée dans une hypotheſe telle que celle qu'on vient de rappeller; malgré l'erreur évidente de l'aſſuré, & malgré une ſimple négligence de cinq jours, qui avoit été occaſionnée par l'indolence & un défaut d'attention; il n'étoit guere poſſible de relever les ſieurs Anglés, d'Antoine & Caſtagne, de l'erreur prétendue dans laquelle ils s'étoient laiſſé volontairement emporter par l'eſpoir ſéduiſant de la main-levée dont ils ſe flattoient contre toute apparence.

3°. Depuis l'année 1755, que les hoſtilités des Anglois ont commencé; l'on n'a ceſſé d'entendre dire aux aſſureurs, que les *priſes* étoient des *arrêts de Prince*, & leur ſyſtême a toujours été condamné; mais à l'exception du cas particulier de l'aſſurance faite par le ſieur Germond, les ſieurs Anglés, d'Antoine & Caſtagne, ſont pêut-être les premiers des aſſurés qui aient tenu un pareil langage. Il faut donc avouer que s'ils ſe ſont trompés, leur erreur eſt bien extraordinaire, & ne mérite point qu'on invoque une équité imaginaire, pour les mettre à couvert de la diſpoſition de l'Ordonnance, qui eſt la loi du commerce maritime, & ſous les aîles de laquelle les Négocians jouiſſent de leur etat & de leur fortune.

Délibéré à Marſeille le 6 Avril 1759.

EMERIGON, Avocat.

* *Cette Sentence a été auſſi confirmée par l'Arrêt du Parlement d'Aix, du 30 Juin 1759.*

ARTCLE XLIX.

EN cas d'arrêt de Prince, le délaissement ne pourra être fait qu'après six mois, si les effets sont arrêtés en Europe ou Barbarie; & après un an, si c'est en pays plus éloigné, le tout à compter du jour de la signification de l'arrêt aux assureurs : & ne courra en ce cas la fin de non-recevoir, portée par l'article précédent contre les assurés, que du jour qu'ils auront pu agir.

LE simple arrêt de Prince n'emporte pas la perte de la chose arrêtée; c'est pourquoi cet article ne veut pas que le délaissement en puisse être fait aux assureurs avant six mois ou un an, suivant la distance des lieux où l'arrêt aura été fait, conformément à l'art. 12 de l'Ordonnance de Rotterdam.

Cela s'entend néanmoins d'un arrêt de Prince étranger fait en temps de paix ou autrement avant toute déclaration de guerre. Si c'étoit après une déclaration de guerre, ou en vertu de la lettre de marque ou de représailles, qu'il y eût confiscation ordonnée du navire & des marchandises, ou non, ce seroit autre chose; c'est-à-dire, qu'il ne faudroit point attendre les six mois. Art. 14, ch. 9 du Guidon. De même en toute prise juste ou injuste : car dès qu'il y a prise, toute idée d'arrêt de Prince doit disparoître. Consultation de M. Emerigon du 6 Avril 1759, rapportée sur l'article précédent.

Ce délai de six mois ou d'un an, suppose en effet qu'il y a lieu d'espérer que l'on obtiendra la main-levée de l'arrêt; & c'est pour donner le temps aux assureurs d'y parvenir, que ce délai leur est accordé : ce qui n'empêche pas toutefois que l'assuré ne soit tenu de faire toutes les diligences convenables à ce sujet, aux termes de l'article 51.

Si l'arrêt de Prince avoit pour objet des marchandises de contrebande ou prohibées, les assureurs n'en seroient nullement garans; à moins qu'ils n'en eussent été informés lors de l'assurance, & que dans la police l'assurance ne fût déclarée faite sur toutes sortes de marchandises. Cleirac, art. 2 & 5, ch. 2 du Guidon, p. 233 & 234. Et encore cela ne regarderoit-il que les marchandises prohibées dans le lieu du départ ou de la destination du navire, & point du tout celles qui, prohibées par les loix du Royaume, se trouveroient saisies & arrêtées par les Officiers du Roi, faute par le chargeur assuré d'avoir obtenu une permission de Sa Majesté, parce que ce seroit alors de son fait propre & particulier que procéderoit l'arrêt & la confiscation des marchandises. Cleirac, *ibid. leg. cum propon. 3, cod. de naut. fænore. Idem.* Santerna, *de assec. part.* 4, *n. 17*. Cette juste distinction se trouve établie dans une consultation de M. Emerigon du 15 Janvier 1759.

Il en seroit de même de celui qui feroit assurer sous le nom d'un neutre ou d'un ami, des effets appartenant aux ennemis, Ces effets étant pris, les assureurs n'en répondront pas, s'ils n'ont été avertis qu'ils appartenoient effectivement à des ennemis. Cleirac, *ibid.* Santerna, *ibid de assec. part. 15, n. 10*

& seq. Arrêts conformes du Parlement d'Aix des 28 Juin 1748 & 2 Décembre 1749. Loccenius, *de jure maritimo*, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 7, *fol.* 174.

Je pense qu'il en feroit de même, quoique l'assuré ignorât lui-même que ce fussent des marchandises de contrebande.

La consultation de M. Emerigon, que je viens de citer, & que j'ai cru devoir insérer ici, a pour objet la justification d'une Sentence de l'Amirauté de Marseille du 31 Juillet 1758, qui a jugé que les assureurs devoient répondre de la confiscation prononcée en Espagne, des soieries chargées dans la tartane *le Saint-Josep*, Capitaine Gautier; sur ce fondement que l'assurance portoit précisément sur *des soies sorties des environs de Carthagene*, & qu'ainsi les assureurs ne pouvoient pas ignorer que ce ne fussent des Marchandises de contrebande, dont la sortie étoit prohibée en Espagne sous de grieves peines.

Il faut convenir que cette Sentence est juridique & conforme aux principes: cependant il y a une chose qui fait de la peine; savoir, l'erreur ou la méprise des assureurs qui n'avoient stipulé qu'une prime de quatre pour cent, pour indemnité de tous risques; tandis que, dans le même temps, d'autres assureurs en exigeant une pareille prime, avoient eu la précaution de se faire tenir quittes *de toute confiscation de la part des Espagnols.*

Pourquoi une si grande inégalité de condition entre ces divers assureurs? Il semble que les premiers auroient été dans le cas de demander au moins une augmentation de prime très-considérable. Mais d'un autre côté, peut-on rien ajouter aux clauses d'une police d'assurance? Il faut donc dire qu'il a été bien jugé en rigueur de droit, & que les premiers assureurs sont seulement à plaindre de n'avoir pas mieux veillé à leurs intérêts.

CONSULTATION

Des 15 Janvier & Avril 1759.

FAIT.

DANS le mois de Juillet & d'Août 1756, les sieurs Jaune & Lieutaud firent assurer la somme de 87400 liv. pour le compte de qui il appartiendra, de sortie *des environs de Carthagene*, jusqu'à Marseille, sur les facultés consistant en *Soie*, sous telle dénomination que puisse être, qui se trouveront chargées sur la Tartanne *St. Joseph*, Capitaine Pierre Gautier du Martigue, moyennant la prime de quatre pour cent.

(Dans le même temps, le Sr. Joseph Almalric, fit faire des assurances sur les facultés consistant *en Soie*, *franc aux assureurs*, *confiscation de la part des Espagnols*, chargés sur la même Tartane, & moyennant pareille prime de quatre pour cent.

Le neuvieme Août, le Capitaine Gautier, mit sous voile de Carthagene, pour aller aux Aigles.

Le 17 il partit des Aigles.

Le 18 étant à la hauteur du Cap Palos, il reçut 58 balles de Soie.

Le 26 étant sur le camp de Loque, un Bateau envoyé par le Consul d'Alicant, vint l'avertir que l'Escadre Angloise étoit mouillée à la Rade d'Altea. il se refugia dans celle de Benidor.

Le 29 il envoya sa chaloupe pour faire de l'eau: Le Vice-Consul lui fit dire qu'il avoit à lui parler. Le Capitaine descendit à terre, ou sur le champ il fut saisi par une brigade de Gardes, lesquels s'emparerent de son bâtiment.

Le 30 on le reconduisit à son bâtiment, & on le força de faire voile pour Alicant.

La

Le premier Septembre on arriva à Alicant ; le capitaine Gautier se jetta dans la mer, & se sauva à la nage sur une tartane Angloise.

Le 22, cet accident fut dénoncé aux assureurs.

Le 27 Janvier 1757, Requête des Srs. Jaume & lieutaud, contre les assureurs, en paiement des sommes assurées.

Ils opposoient qu'ils ne doivent pas répondre de la contrebande.

Cette exception a été condamnée par la Sentence du 31 Juillet 1758.

PRINCIPE DE DROIT.

1°. Qu'est-ce que le contrat d'assurance, & de quels accidens les assureurs sont-ils responsables?

Bornier sur l'Ordonnance de 1673, tit. 12, art. 7, pag. 737, dit » que l'assurance est un » contrat par lequel on promet indemnité des » choses qui sont transportées d'un pays en un » autre, & principalement par mer, moyennant un prix convenu à tant pour cent, entre l'assuré qui fait ou fait faire le transport, » l'assureur qui promet l'indemnité, qui prend » *tout le péril sur soi, & se charge de l'événement.*

Cette définition est tirée du Guidon de la mer, chap. 1, art. 1, & de la doctrine de tous nos Auteurs. Kuricke Diatriba *de assecur.* pag. 829; Loccenius, lib. 2, cap. 5, n. 4, pag. 979; Roccus *de assecur.* not. 1 & seq. Stracha *de assecur.* in proem. n. 49; Targa, pag. 221; Lubec, pag. 115; Scacia, tom. 1, pag. 24, n. 131; Stypmannus, pag. 453. Voici comme parle ce dernier, *Assecuratio est conventio de rebus tutò aliundè transferendis pro certo præmio : Seu est aversio periculi.*

Ces mots, *aversio periculi*, signifient que l'assureur se charge & prend pour lui-même les périls que les choses assurées courent sur la mer, *AVERSIO PERICULI ità dicta quòd aliquis alterius periculum in mari, aversum, it aut in se recipit.* Loccenius, pag. 979.

L'on voit par-là, qu'en regle générale les assureurs répondent de toutes pertes & de tous les dommages qui arrivent sur la mer aux choses assurées. *Periculum quod ex navigatione maris, metui solet.* L. 2, C. *de Naut. Fœnore.* Soit par le fait de l'homme, soit dans le fait de l'homme, & par quelle cause que ce soit (sauf certaines exceptions) *omnia damna quæ à vento, vadis, syrtybus, tempestatibus, scopulis, igne, piratarum aut latronum incursibus, VEL ALIA RATIONE navi & mercibus accidere possunt.* Stypm. pag. 357, 385.

Sub nomine periculi, de quo sit cautio, comprehenditur OMNIS CASUS qui accidit IN MARI, à tempestate, ab hostibus, prædonibus repræsaliis, ALIISQUE MODIS usitatis & inusitatis, citrà fraudem & culpam contrahentium, aut Domini mercium vel navis. Loccenius, lib. 2, cap. 5, n. 5, pag. 980.

Carlo-Targa, un de nos meilleurs Auteurs sur les matieres maritimes, nous apprend également (ch. 52, n. 2, pag. 221,) que » les » assureurs répondent de tout sinistre qui arrive » sur mer : *Oni sinistro che accore in mare*, » soit qu'il soit solite, ou insolite, soit qu'il procede d'un accident prévu ou imprévu, pourvu qu'il n'y ait ni fraude, ni faute de la part » de l'assuré.

Et telle est encore la doctrine expresse de tous Docteurs déjà cités.

Notre Ordonnance de la Marine, tit. des assur. art. 26, a adopté ces grands principes. » Seront » aux risques des assureurs, *toutes pertes & » dommages qui arrivent sur mer* par tempêtes, » naufrages, échouemens, abordages, changemens de route, de voyage ou de vaisseaux, » jet, feu, prise, pillage, arrêt de Prince, » déclaration de guerre, représailles, *& généralement toutes autres fortunes de mer.*

Ces derniers mots embrassent, dans leur généralité, tous les accidens qui arrivent sur mer aux choses assurées ; mais pour ne laisser aucun doute, nos polices d'assurances entrent dans un plus grand détail, & les parties usent du droit que l'art. 2, du tit. des assur. leur donne de stipuler *toutes les autres conditions dont elles voudront convenir*; de sorte que chaque pacte forme une loi d'autant plus respectable pour les parties, qu'elles s'y sont soumises volontairement.

Nos polices s'expliquent en ces termes : » Veut que tous ceux qui prendront de cette » assureté, passent le même risque que lui, tant » divin qu'humain, d'amis, ennemis, connus » ou inconnus, prises & détentions des Seigneuries, soit ecclésiastiques ou temporelles, *justes ou injustes, bandes ou contrebande*, marque, contre-marque, de vent, foudre, feu, » jet à la mer, & *de tous autres pareils inconvéniens, & cas fortuits qui pourroient arriver, » se mettent à son lieu & place, comme si assuré » ne fût.*

2°. De tout ce qui vient d'être observé, ce seroit tirer une mauvaise conséquence que de dire que les assureurs répondent indéfiniment

de la prise & confiscation des choses assurées, pour fait de contrebande.

Ceci demande certaines distinctions qui nous sont apprises par les principes des loix.

I. CAS. Toutes les marchandises dont l'importation ou l'exportation sont défendues en France, ne peuvent point être assurées en France, & les assureurs ne sont jamais tenus de la confiscation faite par l'autorité du Roi, parce qu'alors l'assurance est nulle, suivant le principe de la loi. *Cùm proponas 3.* C. *de Nautico fœnore.* Telle est la doctrine de, Stracha *de assecur.* gl. 5, n. 2, qui dit que les promesses des assureurs, quelques générales qu'elles soient, ne comprennent point ce cas, attendu que le commerce ne doit point avoir pour objet des marchandises illicites, *Cùm in mercibus illicitis non sit commercium.* Les contrats maritimes, ch. 2, art. 2, *apud.* Cleirac, pag. 233, nous apprennent la même vérité. » Assurances se peu» vent faire (est-il dit) sur toutes sortes de » marchandises, *pourvu que le transport ne soit » pas prohibé par les Edits & les Ordonnances » du Roi*; c'est-à-dire, *du Roi* de France.

II. CAS. Il n'en est pas de même des marchandises dont la contrebande n'est que vis-à-vis des peuples étrangers, & non vis-à-vis de la France.

Il étoit défendu aux marchands de transporter de l'or chez les Barbares; mais il étoit permis d'apporter dans l'Empire celui que les Barbares avoient : *Sed si apud eos inventum fuerit, subtili auferatur ingenio.* L. 2, C. *de Commerciis.* Dans ce dernier cas, la contrebande n'est point illicite, & les moyens qu'on emploie pour y réussir, sont regardés par la loi, comme une adresse ingénieuse & louable.

Ainsi l'exportation de certaines choses sera défendue en Espagne tant qu'on voudra; mais les loix du Roi Catholique, ne sont pas des regles de conduite pour les François. Il leur est permis & très-permis en France d'y apporter d'Espagne, des piastres, des pistoles, des quadruples & des soies, pour alimenter nos Hôtels de Monnoie, nos Manufactures & notre Commerce.

Pareilles marchandises sont un objet légitime de notre négoce, & rien n'empêche qu'elles ne forment parmi nous la matiere des assurances.

Mais il faut ici faire une nouvelle distinction, fondée sur cette grande regle, qui veut que dans les assurances, tout se passe de bonne foi, & qu'il n'y ait ni fraude ni surprise de la part des assurés. *In isto contractu requiritur bona fides, non dolus, nec fraus, sed solùm æquitas quæ est anima commercii.* Casa Regis disc. 1, n. 2.

Si les assureurs ont ignoré que les facultés par eux assurées, consistoient en des marchandises dont l'exportation est défendue dans les lieux du chargement, ils ne sont pas responsables de la confiscation, parce qu'on les a trompés en leur cachant un risque auquel ils n'avoient pas lieu de s'attendre.

Nec veritatæ & illicitæ pro licitis indicandæ; pro quibus si fortè AB IGNORANTE promissore periculi cautum sit, is cui cautum est ad earum æstimationem agere prohibetur; quia in dolo fuit. Loccenius, lib 2, cap. 5, n. 7, pag. 982.

Assecuratio facta quantumvis generalis, non comprehendit res veritas asportari, & quandò Dominus mercium assecuratarum devehi fecerit res prohibitas, IGNORANTE ASSECURATORE, cujus cursâ pervenitur ad perditionem mercium vel navis.... non tenetur assecurator. Rocus de assecurat. not. 21, pag. 167. Il copie les paroles de Santerna, partie 4, n. 17, où l'on trouve les mêmes mots : *Ignorante assecuratore.*

D'où il suit, que si les assureurs ont su que l'exportation des marchandises étoit défendue dans le lieu du chargement, ils répondent de la prise & de la confiscation qui s'en fait sur mer; telle est la doctrine expresse de Stracha en l'endroit cité n. 5. Le Grand Seigneur avoit défendu la sortie des bleds, un vaisseau d'Ancone qui en avoit pris un chargement, est rencontré par un navire Turc qui lui saisit le bled. Stracha, après avoir fait les distinctions que nous venons de rappeller, décide, que si les assureurs ont ignoré que les facultés consistoient en bled, ils ne sont pas tenus de la confiscation; n'étant pas vraisemblable, ajoute-t-il, qu'ils eussent assuré au prix ordinaire; dans le cas où on leur eût déclaré que les facultés qu'on leur faisoit assurer étoient du bled; alors, ou ils n'auroient pas assuré, ou bien ils auroient exigé une plus haute prime. *Cum non sit veresimile, quod si fuisset expressum frumentum, pro consueto periculi pretio aliquis rem salvam fore promisisset, sed vel non promisisset, aut valdè periculi pretio aucto, promisisset.*

APPLICATION DE CES PRINCIPES A LA CAUSE PRESENTE.

Il ne s'agit pas ici d'une contrebande défendue par les loix de l'état; bien loin de là, l'avantage du Royaume, est que l'on y apporte autant de soie qu'il est possible pour ali-

manter les Manufactures de Lyon, & des autres Villes. Le Ministere favorise une importation qui nous est si utile. Ainsi rien n'empêche parmi nous que les soies d'Espagne ne forment la matiere du contrat d'assurance.

Les Srs. Jaume & Lieutaud n'ont pas dissimulé la nature de la chose assurée. La police porte qu'ils font assurer *de sortie des environs de Carthagene jusqu'à Marseille, sur les facultés consistant en soie.*

Personne n'ignore que depuis longues années l'exportation des soies est défendue en Espagne, sous les peines les plus graves. Il faut user d'artifice & d'adresse, pour tromper les surveillans & les Gardes; *Subtili auferatur ingenio* : on charge la soie, non dans un port, mais en pleine mer; & sur la côte par le moyen des bateaux qui l'apportent en cachette pendant la nuit.

Voilà pourquoi l'assurance dont il s'agit ne fut pas faite *de sortie de Carthagene*; mais bien *de sortie des environs de Carthagene*; c'est-à-dire, de sortie de la côte où les soies seroient chargées clandestinement sur la tartane *Saint-Joseph.*

Les soies, ainsi chargées, ont été prises & confisquées par les Espagnols; les assureurs doivent donc en répondre, suivant la nature de leurs engagemens, & en vertu du pacte spécial inséré dans la police.

Inutilement ils opposoient que le capitaine Gautier ne devoit pas descendre à terre & quitter son navire.

1°. Il descendit à terre pour juste cause & par nécessité, puisque le Vice-Consul lui fit dire qu'il avoit à lui parler. Les capitaines sont obligés, à peine de désobéissance, d'exécuter les ordres qu'ils reçoivent de la part des Consuls de la Nation, lesquels *représentent le Prince*, ainsi que le dit Décormis, tom. 2, Col. 1316.

2°. L'on pourroit abuser de quelques articles de l'Ordonnance qu'il est bon d'expliquer.

L'art. 13, tit. du capit. » porte que les Maî» tres seront tenus sous peine d'amende arbi» traire, d'être en personne dans leurs bâti» mens, lorsqu'ils sortiront de quelque Port » Havre ou Riviere. Cette disposition a pour objet, de prévenir les naufrages; mais il n'est pas défendu aux capitaines de descendre à terre lorsque le vaisseau est dans un port ou dans une rade.

L'Ordonnance de la Hanse Teuton. tit. 3, art. 3, défend aux capitaines de passer la nuit hors de leurs bords, à moins qu'il n'y ait nécessité. *Naucterus, tempore nocturno, extrà navim ne maneat, sub pœnâ arbitrariâ; si autem id necesse habuerit, idque probare possit, tam impunè id ferat.* Ibique Kuricke, pag. 704. Mais il ne leur est pas défendu de descendre à terre pendant le jour.

L'article 26, tit. des capitaines » leur fait » défenses *d'abandonner* leurs bâtimens pendant » le voyage, *pour quelque danger que ce soit* sans » l'avis des principaux Officiers & matelots. » Mais il est évident que cet article parle du cas où il s'agit *d'abandonner* pour toujours le navire, ainsi qu'on peut encore mieux s'en convaincre en ouvrant Cleirac, pag. 523 (de l'Edition de 1661.) Casa Regis, disc. 23, n. 84. Targa, pag. 291. Boniface, tom. 5, pag. 563. M. de Regusse, tom. 2, pag. 245.

Or, le capitaine Gautier *n'abandonna* pas son navire, il descendit à terre pour exécuter l'ordre du Vice-Consul.

Il est vrai que sur le champ il fut saisi par une Brigade de Gardes, lesquels s'emparerent du bâtiment; mais ce fut là un cas imprévu, auquel il ne paroît pas qu'il ait donné lieu par sa faute.

Dans son malheur il se sauva *à la nage*, il évita la peine capitale à laquelle il étoit exposé, & il trouva son refuge auprès des ennemis, qui exercerent à son égard les préceptes du droit naturel.

En cet état, on ne voit pas que les assureurs puissent se flatter de faire réformer la Sentence dont est appel, laquelle est soumise aux lumieres supérieures de la Cour.

DÉLIBÉRÉ à Marseille le 15 de Janvier 1759. EMERIGON.

Cette consultation a été confirmée par arrêt d'Aix du 30 Juin suivant, au rapport de M. Boutassy.

Si le Prince qui fait l'Arrêt prend des effets de la cargaison, ou il les paie le prix qu'ils auroient été vendus au lieu de leur destination, ou il n'en donne qu'un prix inférieur. Au premier cas, l'assuré n'a rien à demander aux assureurs. Arrêt du Parlement d'Aix du 22 Juin 1746, conforme à la décision 62 de la Rote de Gênes. Au second cas, les assureurs sont tenus de suppléer le juste prix.

Art. 13, tit. 9 du Guidon, ou des contrats maritimes dans Cleirac, pag. 277; Casa Regis, *disc.* 1, n. 49. Cela est hors de doute.

Le délai d'un an ou de six mois ne court, suivant cet article, que du jour de la signification de l'Arrêt aux assureurs, & cela est tout naturel, puisque ce n'est que du jour de cette signification que les assureurs peuvent se pourvoir en main-levée de la saisie de l'Arrêt.

Réciproquement, les délais portés par l'article précédent ne courront contre les assurés que du jour qu'ils auront pu agir; c'est-à-dire, que du jour qu'ils auront eu droit de faire leur délaissement. Si on l'entendoit autrement, ce seroit rendre inutile l'exception portée par cet article, comme n'ajoutant rien ou ne dérogeant du tout point alors à la disposition de l'article précédent. Et néanmoins on ne conçoit pas pourquoi, dans ce cas, tous les délais de l'article précédent seront augmentés d'un an ou de six mois, à moins que l'on veuille borner l'exception que fait celui-ci à l'arrêt de Prince fait en Hollande, Flandres, Barbarie, ou Angleterre, pour conclure que les quatre mois pour agir, ne courront qu'après les six mois, durant lesquels notre article, pour arrêt de Prince, dans ces pays, ne permet pas de faire le délaissement.

ARTICLE L.

SI toutefois les marchandises arrêtées sont périssables, le délaissement pourra être fait après six semaines, si elles sont arrêtées en Europe ou en Barbarie, & après trois mois, si c'est en pays plus éloigné; à compter aussi du jour de la signification de l'arrêt aux assureurs.

PAR rapport aux effets périssables, cet article est tiré du Guidon, chap. 7, art. 6 *in fine*. Mais, au lieu que le Guidon permet indistinctement le délaissement après six semaines, cet article veut qu'il ne soit fait qu'après trois mois, si l'arrêt est fait en pays plus éloigné que l'Europe & la Barbarie.

Au surplus, le délai ne se compte tout de même que du jour de la signification de l'arrêt aux assureurs; ce qui doit rendre les assurés extrêmement attentifs à leur en faire la donation.



ARTICLE LI.

LEs assurés seront tenus, pendant les délais portés par les deux articles précédens, de faire toutes diligences pour obtenir main-levée des effets arrêtés : & pourront les assureurs les faire de leur chef, si bon leur semble.

IL est dit par l'article 45 ci-dessus, qu'en cas de naufrage ou échouement, les assurés *pourront* faire travailler au recouvrement des effets ; & ici, en fait d'arrêt de Prince, c'est une obligation pour eux de travailler a obtenir la main-levée. *Idem.* art. 5 & 6, chap. 7 du Guidon. La raison de différence est, que l'arrêt n'emporte pas la perte de la chose, & qu'il y a espérance de la retirer : ainsi l'assuré est tenu de faire toutes diligences, pendant le temps qu'il ne lui est pas permis de faire le délaissement, pour obtenir la main-levée ; car enfin c'est la chose au recouvrement de laquelle il doit nécessairement travailler autant qu'il est en lui, & par conséquent de faire preuve de ses diligences, pour être en état d'attaquer les assureurs, & de leur faire le délaissement. Mais après le délaissement valablement fait, ce n'est plus son affaire ; c'est seulement celle des assureurs, qui, pour réclamer les effets assurés, n'ont pas besoin au reste de procuration de la part de l'assuré, comme il se pratiquoit autrefois, suivant l'Auteur du Guidon, chap. 7, art. 3. Par l'effet du délaissement, ils sont subrogés de droit en son lieu & place, pour exercer tous ses droits sur la chose ; & même dès que la perte leur est dénoncée, ils sont autorisés à veiller à la conservation des effets, comme il résulte de la fin de cet article, qui, quoiqu'il n'y soit parlé que du cas de l'arrêt de Prince, n'est pas moins applicable au cas du naufrage, parce que la raison est la même, & que c'est une conséquence naturelle de l'article 42, qui exige que l'assuré donne avis aux assureurs de la perte aussi-tôt qu'elle est parvenue à sa connoissance. Car à quelle fin leur en faire la dénonciation, si ce n'est pour les mettre en état de veiller au sauvement des effets ? D'ailleurs l'article 45, en disant simplement que l'assuré pourra travailler au recouvrement, suppose nécessairement que ce soin regarde spécialement les assureurs.

Si l'assuré obtient la main-levée de la saisie & arrêt, & que ses marchandises aient souffert du dépérissement, ou qu'autrement par le fait de la détention, elles soient moins vendues qu'elles ne l'auroient été, c'est une avarie qui regarde les assureurs, aussi bien que les frais & déboursés faits par l'assuré, & la portion dont il est tenu des nourritures & loyers des matelots durant le temps de l'arrêt, aux termes de l'art. 16 du tit. du fret ou nolis, & de l'art. 7 du tit. des avaries.



ARTICLE LII.

SI le vaiſſeau étoit arrêté, en vertu de nos ordres, dans un des ports de notre Royaume, *avant le voyage commencé*, les aſſurés ne pourront à cauſe de l'arrêt, faire l'abandon de leurs effets aux aſſureurs.

IL y a cette différence eſſentielle entre l'arrêt fait par les ordres du Roi, dans un port du Royaume, avant le voyage commencé, & celui fait par un Prince étranger, dans un port de ſes Etats, qu'au premier cas l'aſſuré ne peut, à cauſe de l'arrêt, faire l'abandon des effets aux aſſureurs, quelque longue que ſoit la durée de l'arrêt, à quoi eſt conforme l'art. 6, chap. 9 du Guidon: au lieu que, dans le ſecond cas, pour les articles 49 & 50 ci-deſſus, le délaiſſement peut être fait dans les temps qui y ſont marqués.

La raiſon eſt que l'arrêt de Prince étranger fait partie des riſques maritimes que les aſſureurs prennent ſur eux de plein droit, & qu'il en eſt autrement de l'arrêt fait par les ordres du Roi, ſous la domination duquel l'aſſuré vit; nul n'étant garant des faits du Prince ſans une ſtipulation expreſſe.

Il s'enſuivroit naturellement delà qu'il n'y auroit point de différence à faire entre l'arrêt fait par l'ordre du Roi, après le voyage commencé, & celui qui ſeroit fait auparavant; cependant on trouve dans l'article ces mots intéreſſans, *avant le voyage commencé*: ce qui donne lieu de conclure avec le Commentateur (& cela eſt auſſi décidé de la ſorte par l'art. 7 dudit chap. 9 du Guidon,) que ſi après le voyage commencé, le navire relâche, ſoit dans le même port ou dans un autre, & qu'il y ſoit arrêté par ordre du Roi, l'aſſurance aura ſon effet; de maniere que l'aſſuré pourra faire ſon abandon & délaiſſement, tout comme ſi c'étoit un arrêt de Prince étranger: ce qui ne laiſſe pas pourtant d'être une déciſion extraordinaire.

Comme l'article ne dit pas que l'aſſurance ſera nulle, mais ſeulement que l'aſſuré ne pourra faire le délaiſſement des effets, il s'enſuit que l'aſſurance ſubſiſte nonobſtant l'arrêt, en attendant la main-levée, à moins que l'arrêt ne ſoit fait pour cauſe de marchandiſes prohibées, d'où s'enſuive la confiſcation; auquel cas, comme il a été obſervé, il ne peut y avoir aucun recours contre les aſſureurs; & de même indiſtinctement, ſi l'arrêt eſt fait par la faute de l'aſſuré, art. 8, chap. 9 du Guidon.

L'arrêt dont il eſt parlé dans cet article, eſt celui que le Roi ordonne en temps de guerre, ou à la veille d'une guerre. Pour prévenir la priſe des navires par les ennemis, le Roi veut que les navires marchands ne partent qu'en compagnie, ou quelquefois même qu'en flotte, ſous l'eſcorte de vaiſſeaux de guerre, qui tantôt doivent les eſcorter durant tout le voyage, tantôt ne les convoient que juſqu'au débouquement, où ſont ordinairement les croiſieres des vaiſſeaux ennemis. Mais par quelque motif que le Roi arrête le départ d'un navire, l'aſſuré n'eſt pas en état de faire le délaiſſement aux aſſureurs; il faut qu'il attende que Sa Majeſté ait levé ſes défenſes, & les aſſureurs de leur

côté ne peuvent se désister de la police d'assurance, sous prétexte qu'ils courent des risques plus longs. C'est le cas de la force majeure qui doit être comparé à celui où par des événemens maritimes extraordinaires, le voyage est beaucoup plus long qu'à l'Ordinaire.

Si l'arrêt est fait du navire par ordre du Roi, ou c'est parce que le Roi veut prendre le navire pour son service, ou parce qu'il a besoin de quelques-uns des effets qui y sont chargés. Au premier cas l'assurance ne devient caduque qu'autant que l'assuré ne chargera pas les marchandises dans un autre navire, moyennant toutefois qu'il notifie ce chargement aux assureurs, sans quoi l'assurance sera nulle; en telle sorte que le démi pour cent ne sera pas dû alors à l'assureur pour sa signature: & au second cas l'assurance n'est frustratoire que jusqu'à concurrence de ce que le Roi retient pour son service, & elle subsiste pour le surplus.

Si le navire n'est arrêté qu'à cause que le Roi a besoin du service du maître, l'assurance ne souffrira aucune atteinte, & l'assureur courra les risques sous l'autre maître qui sera nommé par les propriétaires du vaisseau. Et cela n'est pas étonnant, puisque, sans force majeure, le propriétaire peut changer le maître sans le consentement des assureurs, pourvu néanmoins qu'il leur donne avis du changement, s'il se fait dans le port même. Art. 3 & 4 du chap. 9 du Guidon.

Dans nos polices d'assurance, la clause qui fait mention du nom de maître porte toujours, *tel navire commandé par un tel*, avec cette addition, *ou tel autre qu'il appartiendra :* ce qui donne à l'assuré propriétaire du navire la faculté de changer le maître comme bon lui semblera. Arrêt d'Aix des 20 Juillet & 3 Septembre 1748. Sentence de Marseille du 2 Décembre suivant, au rapport de M. Emerigon. Mais suivant Casa Regis, *disc.* 63, *n.* 6, on ne peut subroger un capitaine d'une autre nation : ce que je crois indubitable.

ARTICLE LIII.

L'ASSURÉ sera tenu, en faisant son délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il aura fait faire, *& l'argent qu'il aura pris à la grosse sur les effets assurés*, à peine d'être privé de l'effet des assurances.

LA condition imposée à l'assuré qui fait son délaissement, de déclarer dans le même temps toutes les assurances qu'il a fait faire, & l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les effets de son chargement, a deux motifs; l'un de découvrir si l'assuré n'a point fait assurer, ou pris à la grosse au-delà de son intérêt dans le navire & son chargement; l'autre de vérifier si sa déclaration est sincere; c'est-à-dire, s'il n'a point recelé quelque assurance ou emprunt à la grosse.

Quant à la peine prononcée contre lui par cet article, elle n'est pas absolue; c'est-à-dire, encourue de plein droit & sans ressource, pour avoir manqué de faire sa déclaration. Tout ce qui peut résulter de cette omission, c'est que son

délaissement ne vaudra que du jour qu'il aura fait sa déclaration dans la suite; & que ce ne sera que de ce jour-là par conséquent, que courra le délai après lequel les assureurs sont tenus de payer.

Si, par cette déclaration, l'assuré se trouve effectivement avoir fait assurer & avoir pris à la grosse au-delà de son intérêt dans le navire ou dans les marchandises, & que cela se soit fait sans fraude, ce sera le cas des articles 23 & 24 ci-dessus; & s'il y a eu fraude, la peine à cet égard est fixée par l'art. 22 aussi ci-dessus.

Enfin si la déclaration est frauduleuse & faite avec réticence, c'est le cas de l'article suivant.

Et l'argent qu'il aura pris à la grosse sur les effets assurés. Ceci ne peut se concilier avec l'article 16, qui défend à celui qui prend deniers à la grosse de les faire assurer, à peine de nullité de l'assurance, & de punition corporelle: car prendre deniers à la grosse sur des effets assurés, ou faire assurer des deniers empruntés à la grosse, c'est absolument la même chose. Ainsi, au lieu de ces mots, *effets assurés*, il faut lire, *effets par lui chargés, autres que ceux qu'il a fait assurer*, & de même dans l'article suivant.

ARTICLE LIV.

SI l'assuré a recelé des assurances ou des contrats à la grosse, & qu'avec celles qu'il aura déclarées, elles excedent la valeur des effets assurés, il sera privé de l'effet des assurances, & tenu de payer les sommes empruntées, nonobstant la perte ou prise du vaisseau.

LA déclaration faite par l'assuré du montant des assurances & des sommes par lui prises à la grosse, n'étant pas exacte, la présomption est de droit que c'est une infidélité & fraude de sa part.

Il se peut néanmoins, au sujet des assurances, qu'il y en ait de faites à son insu, quoique par son ordre; comme, par exemple, si peu de jours avant la nouvelle du naufrage, il a donné ordre de faire assurer à Londres, en Hollande, &c. jusqu'à une certaine somme, & qu'il ne soit pas encore informé de ce qui aura été fait en conséquence au moment de son abandon.

A la vérité, il est de l'exactitude en pareil cas, de faire mention des ordres donnés pour faire faire ces dernieres assurances; mais enfin, pour y avoir manqué, l'assuré ne sera pas regardé comme en ayant fait le recelé, sur-tout si dans la suite, les assurances ayant été faites, il en fait la déclaration aux autres assureurs.

Dans le cas où il aura effectivement recelé quelques assurances ou emprunts à la grosse, que l'on vienne à découvrir dans la suite, & qu'avec ce qu'il a déclaré, il se trouve qu'il ait excédé l'intérêt qu'il avoit dans le navire & dans son chargement; aux termes de cet article, il sera privé de l'effet des assurances, & tenu de payer les sommes empruntées nonobstant la perte ou prise du vaisseau.

C'est

C'est-à-dire, qu'à l'égard des assurances les assureurs retiendront ou gagneront la prime ; & qu'en ce qui concerne les emprunts à la grosse, l'assuré sera tenu de leur payer les sommes qu'il aura empruntées d'eux, avec le change, tout comme s'il n'eût rien chargé, par les raisons alléguées sur les art. 14 & 15 du titre précédent, & cela en punition de sa fraude, sauf à lui à retirer du naufrage ce qui pourra être sauvé.

Ce n'est donc pas précisément pour avoir fait assurer ou pris à la grosse au-delà de l'intérêt qu'il avoit dans le navire, qu'il doit être ainsi puni, parce qu'il peut l'avoir fait sans fraude, ou que, s'il y a eu fraude, son sort pour ces deux cas est réglé par l'art. 22 ci-dessus, & par l'art. 3 du tit. précédent; c'est uniquement parce qu'ayant fait une déclaration infidele, il y a là un dol réfléchi, ou en tout cas qui ne peut être pallié ou excusé.

Mais, enfin, s'il n'y a pas eu de fraude, il n'est pas dans le cas de cet article : Senteuce de Marseille du 16 Décembre 1751, au rapport de M. Emerigon; autre conforme du 13 Février 1754.

ARTICLE LV.

ET s'il poursuit le paiement des sommes assurées au-delà de la valeur des effets, il sera en outre *puni exemplairement*.

CELA doit s'entendre de la simple demande, sur-tout si les assureurs, en répondant à sa déclaration, l'ont taxé d'infidélité, ou lui ont reproché qu'il avoit excédé la valeur de ses effets, & que malgré cela il les poursuive ; & à plus forte raison si, sur leurs exceptions contre sa demande judiciaire, il ne laisse pas de continuer ses poursuites contr'eux pour la totalité des sommes assurées.

Puni exemplairement, & non de punition corporelle afflictive, quoiqu'en dise le Commentateur, parce que la punition exemplaire n'emporte pas naturellement la punition corporelle; mais seulement une amende avec une sorte de flétrissure, telle que seroit dans l'espece la dégradation du titre de commerçant, &c. suivant les circonstances. Mais pour infliger une telle peine à l'assuré, il faut prendre contre lui la voie extraordinaire, & instruire son procès.

ARTICIE LVI.

LES assureurs sur le chargement ne pourront être contraints au paiement des sommes par eux assurées, que jusqu'à concurrence de la valeur des effets dont l'assuré justifiera le chargement & la perte.

L'ARTICLE 14 du titre précédent contient la même disposition par rapport au prêt à la grosse aventure, & rien n'est plus juste, puisqu'à défaut de chargement, il n'y a pas eu de risques pour les assureurs, ou que, si le chargement

n'a pas été complet, il n'y a eu de risques que jusqu'à concurrence. C'est pour cela aussi, & par la raison des corrélatifs, que l'assureur ne gagne la prime que jusqu'à concurrence, sauf le demi pour cent qui lui demeure acquis. Loccenius, *de jure maritimo*, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 16, *fol.* 183. Santerna, *de assec. part.* 3, *n.* 10 *& seq.*

Si l'article ne parle que du chargement des marchandises, c'est qu'à l'égard du navire l'objet est réel, & n'a pas besoin de preuve; il ne peut donner matiere à discussion que par rapport à l'estimation que l'assuré en aura faite par la police au-delà de sa juste valeur.

Comme il ne suffit pas à l'assuré de justifier la perte du navire, sans preuve qu'il avoit chargé les effets qu'il avoit fait assurer, il ne suffit pas non plus qu'il justifie le chargement, s'il ne prouve en même-temps la perte arrivée par quelqu'un des cas exprimés dans l'art. 46. Ce n'est que le concours de ces deux preuves qui le met en état de poursuivre les assureurs pour le paiement des sommes assurées.

On a vu, avec étonnement depuis peu, au Siege de l'Amirauté de cette Ville, une demande en paiement d'assurance de la part d'un assuré; qui prétendoit n'avoir pas besoin de rapporter la preuve d'un chargement pour son compte à Saint-Domingue, dans le navire dont il étoit question, & que pour appuyer sa demande il lui suffisoit que le chargement eût pu se faire comme il l'espéroit effectivement, alléguant que l'espérance du chargement valoit autant que le chargement effectif. C'est tout ce qu'il convient de remarquer au sujet d'un procès aussi singulier, où, par Sentence du 10 Mai 1754, rendue entre Jean Birot, assuré, demandeur contre le sieur Serre, Négociant, il fut ordonné que l'assuré rapporteroit dans un an la preuve du chargement effectif, sinon seroit fait droit. L'assuré n'ayant pas fourni cette preuve dans le delai qui lui avoit été accordé par Jugement de l'Audience du 29 Décembre 1755, il fut définitivement débouté de sa demande avec dépens.

ARTICLE LVII.

LES actes justificatifs du chargement & de la perte des effets assurés, seront signifiés aux assureurs, *incontinent après le délaissement*, & avant qu'ils puissent être poursuivis pour le paiement des choses assurées.

VOYEZ l'article 2, chapitre 3 du Guidon.

Les actes justificatifs du chargement sont, le connoissement, (Arrêt d'Aix du 22 Juin 1756. Stracha, *de assec. glos.* 11, *n.* 55;) & en cas de perte du connoissement, le tableau général du chargement, les expéditions prises au Bureau des Fermes, la facture particuliere, avec la lettre d'avis du chargeur ou l'attestation du capitaine & des principaux officiers; ou, enfin, si le capitaine, le pilote & autres officiers ont péri, une attestation du reste de l'équipage.

Cependant la facture seule ne suffiroit pas : Sentences de Marseille des 2 Septembre 1748 & 4 Décembre 1751.

Mais le connoissement est la piece véritablement probante, & l'on n'admet rien contre sa teneur. *Quid* si c'est un connoissement du capitaine en faveur d'un de ses parens ? Voyez les observations sur l'art. 7, liv. 2, tit. 3, de l'écrivain, & sur l'art. premier, tit. des connoissemens.

On demande si, au préjudice de cet article, on peut stipuler valablement que l'assuré ne sera point tenu de prouver le chargement. Casa Regis, Targa & Rocus tiennent l'affirmative. Cela peut être bon pour l'Italie & les autres pays où l'assurance peut se faire par forme de gageure ; mais en France, où il en est autrement, je tiens que cette clause est illicite, si ce n'est en fait d'assurance d'une prise, où il est bien évident que l'assuré n'a rien chargé, & où il n'est question que de la valeur donnée à la prise par estime, comme il a été jugé par Arrêt d'Aix du mois de Mai 1749.

On trouve deux autres Arrêts des 23 Juin 1745 & 2 Mai 1748, qui, au sujet des voyages en interlop, ont fait valoir la clause portant dispense de prouver le chargement : mais sur quoi peut porter la décision ? Et peut-elle se soutenir étant contraire à l'Ordonnance, sur un point où il n'est pas permis d'y déroger, s'agissant d'une condition essentielle pour faire valider l'assurance ?

J'en dis autant d'une Sentence de Marseille du 19 Avril 1755, qui, sur une police d'assurance, portant clause que le donneur à la grosse *ne seroit tenu que de faire apparoir le contrat de grosse ;* a condamné l'assureur au paiement de la somme contenue au contrat de grosse, quoiqu'il n'y eût aucune preuve que le preneur eût chargé des effets jusqu'à concurrence.

En pareil cas, le donneur a-t-il plus de faveur qu'en auroit le preneur, s'il lui étoit permis de se faire assurer ? Dans cette supposition le preneur ne seroit pas recevable à inquiéter l'assureur, sans prouver le chargement : comment donc en dispenser le prêteur, qui ne fait que le représenter en cette partie.

Mais l'assuré sur le vaisseau peut être valablement dispensé de rapporter la preuve que le vaisseau lui appartient, de même que de justifier la valeur qu'il lui a donnée, sauf la preuve contraire. Ainsi, en cette partie, la Sentence de l'Amirauté de la Table de Marbre à Paris, en date du 29 Décembre 1758, en forme de Réglement, n'est pas fondée.

Les pieces justificatives de la perte que l'assuré doit rapporter, sont, en cas de naufrage ou échouement, l'attestation des gens de l'équipage dans le lieu du naufrage, soit au Greffe de l'Amirauté, s'il y en a, soit pardevant Notaires ; & mieux encore les procès-verbaux des Officiers de l'Amirauté, qui ont fait travailler au sauvement des effets : telle est la regle générale. Cleirac, des contrats maritimes, chap. 3, n. 2, pag. 246, chap. 12, n. 3, pag. 280, & chap. 18, n. 2, p. 331, aux notes. La Rote de Gênes, chap. 3, & Stypmannus, *part. 4, cap. 7, n. 474, fol. 470*, exigent bien que l'assuré fasse preuve de la perte par attestations ou autrement, mais sans aucune spécification. Il semble cependant qu'ils se contentent de deux témoins ; mais aussi ce nombre leur paroît nécessaire. D'un autre côté, Casa Regis, *disc. 2, n. 4 & 5*, & *disc. 142, n. 9 & seq.* après avoir dit que la preuve du naufrage doit se faire devant le juge voisin du lieu où il est arrivé, ajoute qu'il n'est pourtant pas absolument nécessaire de produire un rapport ou attestation devant

le Juge, & que l'on peut se contenter d'une déposition de témoins, ou de la voix publique.

On est même allé plus loin à Marseille : par Sentence des 22 Décembre 1747 & 9 Août 1754, on a condamné des assureurs, sans autres preuves que les lettres du capitaine.

En cas de prise, ce sont les lettres d'avis du capitaine & autres gens de l'équipage, ou les nouvelles publiques faisant mention du navire pris, &c. Par Sentence de Marseille du 3 Octobre 1748, pareille condamnation contre les assureurs sur la simple déposition d'un Malthois, qui avoit déclaré avoir vu à Port-Mahon le navire en question, avec d'autres navires pris par les Anglois. Il me semble que ces préjugés ne doivent pas être tirés à conséquence, si ce n'est en tout cas pour une condamnation provisoire.

En cas de naufrage en pleine mer, on conçoit combien la preuve doit être rare par sa difficulté ; & c'est pour ce cas principalement que l'article suivant permet à l'assuré, lorsqu'il n'a reçu aucunes nouvelles de son navire, de faire son délaissement après l'an ou les deux ans expirés, à compter du jour du départ, parce qu'après ce temps c'est tout comme s'il y avoit une preuve complette de la perte.

Incontinent après le délaissement, toutefois sans terme fatal, quoique le Guidon même, art. 2 du chap. 3, & l'art. 3 *in fine* du chap. 7, dise dans deux mois ; parce qu'il est évident que si l'assuré differe la signification des pieces justificatives, c'est qu'il ne les a pas encore pu ramasser. Tout ce qui résulte de ce défaut de signification, c'est que les assureurs ne peuvent être condamnés au paiement, parce qu'il faut pour cela qu'il y ait preuve, tant du chargement, jusqu'à concurrence des sommes assurées, que de la perte.

Mais je pense que le délai de trois mois, réglé par l'art. 45 ci-dessus, ou celui fixé par la police, court contre les assureurs du jour de la signification de la perte & du délaissement, aux termes dudit article, nonobstant que les preuves du chargement ne soient pas encore rapportées ; & que quand le présent article dit, que jusques-là ils ne pourront être poursuivis pour le paiement, cela ne s'entend que de la condamnation de la contrainte pour le paiement. De sorte que les pieces justificatives étant produites durant le délai, les assureurs n'auront plus que le reste du délai, à compter du jour de la dénonciation de la perte ; & que si le délai est expiré au temps du rapport des pieces, ils doivent être condamnés de payer sur le champ, & sans aucun retardement.

Il n'est pas douteux que si l'assuré est déjà muni des pieces justificatives, il n'ait droit de les signifier conjointement avec son acte de délaissement.



ARTICLE LVIII.

SI néanmoins l'assuré *ne reçoit aucune nouvelle* de son navire, il pourra, après l'an expiré, (*à compter du jour du départ* pour les voyages ordinaires,) & après deux ans (pour ceux de long cours,) faire son délaissement aux assureurs, & leur demander paiement, *sans qu'il soit besoin d'aucune attestation de la perte.*

L'ART. 12, chap. 7, du Guidon, est conforme à celui-ci, à cela près que pour les voyages de long cours, il permet le délaissement au bout de dix-huit mois, & que notre article ne l'autorise qu'après deux ans, comme l'art. 5 des assurances d'Amsterdam. Du reste, cette disposition de notre article est de droit commun. Stracha, *de assec. gloss.* 30 ; Stipmannus, *ad jus marit. part.* 4, *cap.* 7, *n.* 330, *fol.* 458 ; Kuricke, *Diatriba de assec. fol,* 837 *in prenc.* Casa Regis, *disc.* 1, *n.* 61 *& seq. & disc.* 2, *n.* 2.

Ne reçoit aucune nouvelle. Cela ne suffit pas si les assureurs en ont reçu, ou quelques tierces personnes, pourvu que la nouvelle ne soit pas suspecte & tenue secrete ; car, enfin, l'assuré pourroit taire les nouvelles qui lui seroient parvenues, pour avoir occasion de se prévaloir de l'an ou des deux ans.

A compter du jour du départ. Cela s'entend s'il n'y a eu aucune nouvelle du navire depuis son départ ; autrement, s'il y en a eu, le temps ne se comptera que du jour des dernieres nouvelles.

Après l'an ou les deux ans expirés, le navire est donc censé perdu, & sans aucune attestation de perte, l'assuré peut faire son délaissement aux assureurs & leur demander le paiement des sommes assurées, moyennant toutefois & non autrement, par rapport aux marchandises qu'il justifie en avoir chargé dans le navire jusqu'à concurrence des sommes assurées & prises à la grosse. De sorte que dans l'hypothese ce n'est que la perte du navire & de son chargement qui est réputée constante par ce laps de temps, & que du reste l'assuré doit observer les formalités prescrites par les articles précédens.

De ce que ce laps de temps n'est qu'une présomption qui tient lieu de nouvelle certaine de la perte du navire, il s'ensuit que les assureurs n'en ont pas moins pour le paiement le délai de trois mois porté par l'art. 44, ou celui réglé par la police, & que ce délai ne doit même courir que du jour que l'assuré jugera apropos de leur faire signifier son délaissement.

Mais est-il libre à l'assuré, dans le cas de cet article, de différer son délaissement tant qu'il lui plaira, sans que les assureurs puissent lui opposer aucune fin de non-recevoir ? L'affirmative n'est pas proposable ; aussi l'Auteur du Guidon, *loc. cit.* est-il d'avis que toute action, en fait d'assurance, doit être poursuivie dans l'an & jour, par demande en Jugement, *pour ôter*, dit-il, *les abus des sommations & protestations simples, sans assignation, qui peuvent causer une infinité de procès à des héritiers, où jamais il n'y auroit de fin.*

D'un autre côté l'art. 17 des assurances d'Anvers, veut que celui qui aura à demander quelque chose en vertu d'un contrat d'assurance, soit obligé d'intenter

ſon action dans les quatre ans du jour de la date de la police, faute de quoi il demeurera déchu & fort-clos.

Cette action eſt donc d'une moindre durée que les actions ordinaires, parce que l'intérêt du commerce l'exige; les affaires qui en dépendent, ne peuvent être trop tôt réglées & terminées,

Notre article n'a point prévu la queſtion, mais elle me paroît décidée par argument naturel & néceſſaire de l'art. 48 ci-deſſus: cet article fixe les différens délais dans leſquels l'aſſuré doit former ſa demande ſur peine de déchéance, le tout à compter du jour de la nouvelle de la perte. Celui-ci en lui permettant de faire ſon délaiſſement après un certain temps, s'il n'y a eu aucune nouvelle du navire depuis le départ, ſuppoſe évidemment que ce laps de temps tient lieu de la nouvelle de la perte, ou pour mieux dire, vaut autant que l'entiere certitude de la perte; donc qu'après ce temps, l'aſſuré eſt tenu de ſe pourvoir contre ſes aſſureurs, dans les mêmes délais qui lui eſt enjoint de le faire, lorſqu'il y a nouvelle de la perte, & cela ſur la même peine de déchéance.

Ainſi en conciliant les deux articles, il faut dire, au ſujet des voyages ordinaires, qu'après l'an du départ du navire, ſans qu'on en ait aucunes nouvelles, l'aſſuré doit ſe pourvoir dans les ſix ſemaines ſuivantes contre ſes aſſureurs demeurans en la même province que lui; dans trois mois contre ceux demeurans dans quelqu'autre province du Royaume, dans quatre mois contre ceux d'Hollande, Flandres ou Anglettere; dans un an pour les voyages d'Eſpagne, Italie, Portugal, Barbarie, Moſcovie, ou Norwege; & dans deux ans pour les voyages aux côtes de l'Amérique, Bréſil, Guinée & autres pays plus éloignés, le tout comme ſi la perte fût arrivée ſur quelqu'une de ces différentes côtes, & qu'il y en eût nouvelle.

A la vérité, comme il a été obſervé ſur ledit art. 48, on ne comprend pas pourquoi dans les deux derniers cas, il accorde un ou deux ans, ſur-tout ſi le navire eſt pris, ou ſi le naufrage eſt entier & abſolu; mais cela étant ainſi décidé, il faut s'en tenir là; de ſorte que, dans le premier de ces deux derniers cas, l'aſſuré à défaut de toute nouvelle, aura deux ans entiers pour ſe pourvoir, à compter du jour du départ du navire, & dans le ſecond, quatre ans Au lieu que, s'il y a nouvelle de la perte, il ſera tenu de ſe pourvoir dans l'an ou dans les deux ans ſuivans, le tout ſur peine d'être déclaré non-recevable dans ſa demande.

Sans qu'il ſoit beſoin d'aucune atteſtation de la perte. Quid. ſi l'aſſurance a été faite pour un temps limité? Jugé par deux Arrêts d'Aix des 10 & 20 Juin 1747, que c'eſt à l'aſſuré à prouver la perte du navire dans le temps fixé. Mais par Arrêt du Conſeil du 1749, ces deux Arrêts ont été caſſés. Ils étoient en effet inſoutenables, puiſque les aſſureurs ne pouvoient ſe défendre qu'en exceptant que le navire n'avoit fait naufrage qu'après le temps déterminé par la police. Or, par-là devenant demandeurs, c'étoit à eux à prouver leur exception, ſuivant l'axiome *excipiendo reus fit actor.*

Dans le doute, le vaiſſeau eſt cenſé péri du jour qu'il a diſparu, ou des dernieres nouvelles qu'on en a eues, à l'exemple de l'abſent qui eſt réputé mort du jour de ſon abſence. Sur quoi voyez le commentaire ſur la Coutume de la Rochelle, art. 56, n. 32 & ſuiv.

ARTICLE LIX.

Les voyages de France en Moscovie, Groënland, Canada, aux bancs & isles de Terre-Neuve, & autres côtes & isles de l'Amérique, au Cap-Vert, côtes de Guinée, & tous autres qui se feront au-delà du Tropique, seront réputés voyages de long cours.

Dans l'article précédent, les voyages de long cours sont distingués des voyages ordinaires; & dans celui-ci on trouve la désignation des voyages de long cours. Elle avoit déjà été faite par l'article premier du Réglement du 20 Août 1673, concernant les droits & vacations des Officiers de l'Amirauté, en ces termes: » Et seront réputés voyages de long cours ceux qui se feront » aux Indes Orientales & Occidentales, Canada, Terre-Neuve, Groënland, » & autres côtes & isles de l'Amérique méridionale & septentrionale, aux » Açores, Canaries, Madere, & en toutes les côtes & pays situés sur l'Océan » au-delà des détroits de Gibraltar & de Sund. » Et comme cette désignation des voyages de long cours est plus nette & plus précise que celle du présent article, elle a été adoptée par l'Ordonnance du 18 Octobre 1740; de sorte que c'est la regle qu'il faut suivre maintenant sur ce point.

D'où il s'ensuit que tous autres voyages pour des lieux moins éloignés ne sont que des voyages ordinaires de cabotage, à l'égard desquels, à défaut de nouvelles du navire depuis son départ, l'assuré ne peut faire son délaissement qu'après un an, sans faire attention au plus ou moins d'éloignement du lieu pour lequel le navire étoit destiné, parce qu'un coup de vent peut l'avoir poussé en pleine mer, ou autrement l'avoir fait changer de route.

ARTICLE LX.

Après le délaissement signifié, les effets assurés appartiendront à l'assureur, qui ne pourra, sous prétexte du retour du vaisseau, se dispenser de payer les sommes assurées.

La premiere partie de cet article est pour tous les cas où le délaissement peut être légitimement fait, soit sur nouvelle de la perte, soit à défaut de toute nouvelle après le temps marqué par l'art. 58.

Aussi-tôt donc que le délaissement est signé, les effets assurés sont devolus & acquits aux assureurs, qui, par conséquent, en peuvent disposer, comme subrogés à tous les droits de l'assuré, en vertu du présent article, & par la nature du délaissement, qui vaut cession & transport, sans qu'il soit besoin d'une procuration de la part de l'assuré, comme il a été observé sur l'art. 51. Mais qu'est-ce qu'emporte le délaissement? Voyez *suprà* art. 15 & 47.

Il s'ensuit delà que tout délaissement aux assureurs doit être pur & simple;

—

& point conditionnel, autrement il ne feroit pas tranflatif de propriété; ce qui eft de l'effence du délaiffement. Mais l'abandon n'en eft pas moins pur & fimple, & fans condition, quoique l'affuré ne le faffe aux affureurs qu'à proportion & jufqu'à concurrence des fommes par eux affurées, fe réfervant l'excédent qu'il a dans la valeur des effets affurés en partie feulement, à l'effet d'entrer en répartition avec eux de ce qui pourra rentrer proportionnellement à l'intérêt de chacun d'eux dans la chofe, comme il a été obfervé ci-deffus.

La feconde partie paroît fe rapporter directement au cas du délaiffement fait en conféquence de l'art. 58, puifqu'elle fuppofe le retour du vaiffeau qui étoit préfumé perdu ; nonobftant lequel retour l'affureur ne peut fe difpenfer de payer les fommes affurées, & réciproquement l'affuré ne peut révoquer le délaiffement, pour empêcher l'affureur de profiter de l'abandon qui lui a été fait, (ce qui eft conforme à la décifion de l'art. 12, chap. 7 du Guidon) fauf à l'affuré à entrer en répartition pour raifon de la portion qu'il avoit dans les marchandifes au-delà des fommes affurées.

Il fe peut néanmoins que, nonobftant la nouvelle de la perte qui aura autorifé le délaiffement, le navire retourne par les foins des affureurs qui l'auront radoubé & mis en état de naviger comme auparavant. Alors, pour concilier cette fin d'article avec le 46 ci-deffus, je penfe que les affureurs feront en droit de contraindre l'affuré de reprendre fon navire avec fes marchandifes, nonobftant fon délaiffement; n'étant plus queftion que du réglement des avaries comme il a été obfervé fur ledit art. 46. Il faudroit pour cela néanmoins qu'ils n'euffent pas payé volontairement les fommes affurées, & qu'ils n'euffent agi en conféquence du délaiffement que fous proteftation de s'en défendre.

ARTICLE LXI.

L'Assureur fera reçu à faire preuve contraire aux atteftations, & cependant condamné par provifion au paiement des fommes affurées, en baillant caution par l'affuré.

DANS les principes du droit, il eft jufte que l'affureur foit reçu non feulement à combattre & conteſter les preuves produites par l'affuré pour juftifier fon chargement dans le navire & la perte, mais encore à faire preuve contraire, tant par titres que par témoins, chap. 8 du Guidon, au titre des contrats maritimes. Cependant comme la provifion eft dûe naturellement au titre, fans attendre la fin de la conteftation, l'affureur doit être condamné provifionnellement au paiement des fommes affurées, en, par l'affuré, donnant caution aux termes de cet article; ce qui s'entend d'une caution bonne & folvable, qui fera reçue, & fera foumiffion à la maniere accoutumée.

L'art. 2, chap. 3 du Guidon, veut tout de même que l'affureur, malgré les objets qu'il prefente contre les preuves de l'affuré, foit condamné par provifion au paiement; avec cette différence feulement, qu'il fe contente de la caution juratoire de l'affuré, s'il eft notoirement folvable, à moins qu'il ne foit étranger, auquel cas il fournira une caution valable. Mais notre article, conforme

forme en cela au trente-troisieme des assurances d'Amsterdam, exige indistinctement la caution : ce qui est plus régulier, & doit être suivi exactement. De maniere que, quoique l'assuré soit reconnu pour être de toute solvabilité, le Juge s'exposeroit à la restitution en son nom, si elle étoit ordonnée en fin de cause, & que s'étant contenté de sa caution juratoire, l'assuré se trouvât dans la suite insolvable.

Au surplus, la condamnation au paiement par provision n'est pas tellement de nécessité, que le Juge ne puisse la différer & même s'en dispenser; ce qui doit dépendre des circonstances ; c'est-à-dire, du plus ou moins de créance que l'on peut donner aux sortes de preuves rapportées par l'assuré. Arrêt du Parlement d'Aix du 23 Septembre 1745. De même, si le connoissement, qui est la preuve la plus naturelle du chargement, est attaqué de fraude & de collusion par des circonstances imposantes. Autre Arrêt d'Aix du 2 Février 1741, & Sentence de Marseille du 4 Décembre 1751.

De même encore, si la somme assurée n'est pas liquide, la condamnation provisoire ne doit intervenir qu'après la liquidation. Stracha, *de assec. gloss. 29*, *n. 8.* Ainsi jugé par Sentence de Marseille du 31 Janvier 1751.

Au fonds l'assureur n'est pas recevable à opposer à l'assuré que les effets ne lui appartenoient pas parce qu'il est permis de faire assurer la chose d'autrui. Il suffit que le connoissement soit relatif & confirme à l'assurance. Sentence de Marseille du 7 Août 1745, confirmée par Arrêt du 22 Juin 1746. Consultation de M. Emerigon du 18 Avril 1759. Casa Regis, *disc.* 4 & 5, paroît le seul Auteur d'avis contraire.

ARTICLE LXII.

LE maître qui aura fait assurer des marchandises chargées dans son vaisseau pour son compte, sera tenu, en cas de perte, d'en justifier l'achat, & d'en fournir un connoissement signé de l'écrivain & du pilote.

LE maître, comme tout autre assuré, qui réclame la somme qu'il a fait assurer sur marchandises, doit faire preuve qu'il en a réellement chargé dans le navire pour son compte, jusqu'à concurrence de la somme: & cette preuve doit être même plus forte que celle d'un autre assuré ; en ce que, outre le connoissement qu'il doit rapporter signé de l'écrivain & du pilote, ne pouvant pas se donner un connoissement à lui-même, il est encore obligé de justifier l'achat des marchandises : dont la raison est qu'il se pourroit qu'il eût extorqué par menaces ou par artifice le connoissement signé de l'écrivain ou du pilote. Au lieu que tout autre assuré n'a besoin que du connoissement du maître, qui ne peut pas être naturellement presumé l'avoir signé, sans avoir reçu la marchandise dans son navire, attendu qu'il est obligé de remplir le connoissement

ARTICLE LXIII.

TOUS mariniers *&* *autres* qui rapporteront *des pays étrangers des marchandiſes qu'ils auront fait aſſurer en France*, ſeront tenus d'en laiſſer un connoiſſement entre les mains du Conſul ou de ſon Chancelier, s'il y a Conſulat dans le lieu du chargement, ſinon entre les mains d'un notable marchand de la Nation Françoiſe.

ET *autres*, qui retournent dans le navire, ſoit en qualité de paſſager ou autrement.

Des pays étrangers; c'eſt-a-dire, de pays n'étant pas de la domination du Roi.

Des marchandiſes qu'il auront fait aſſurer en France, ſoit les mêmes marchandiſes, ſoit d'autres qu'ils auront priſes en troc, ou qu'ils auront achetées pour le retour. *Secùs*, ſi l'aſſurance eſt faite en pays étranger, n'étant queſtion ici que des aſſurances en France.

La raiſon pour laquelle il leur eſt enjoint de remettre un double du connoiſſement entre les mains du Conſul de la Nation Françoiſe, ou de ſon Chancelier, ou s'il n'y a Conſulat dans le lieu du chargement, entre les mains d'un notable Marchand François, eſt la crainte de la colluſion entr'eux & le maître, pour le cas de priſe ou de naufrage. Mais, la colluſion étant tout de même à craindre au retour des navires de nos colonies, il auroit donc été bon d'étendre la prévoyance juſques-là, & d'exiger qu'un double des connoiſſemens, ſignés au profit des perſonnes déſignées dans cette article, fût dépoſé au Greffe de l'Amirauté du lieu. Il eſt vrai qu'en temps de guerre on a pris aſſez ſouvent la précaution de faire ce dépôt: mais ceux qui en uſoient ne ſongeoient qu'au danger de la perte des connoiſſemens: &, pour y avoir manqué, on n'a pas vu que les aſſureurs ſe ſoient prévalu de ce défaut pour ſe diſpenſer de payer l'aſſurance, le chargement étant prouvé par un connoiſſemeut en bonne forme, ou par d'autres pieces ſupplétives.

ARTICLE LXIV.

LA valeur des marchandiſes ſera juſtifiée par livres ou factures; ſinon, l'eſtimation en ſera faite ſuivant le prix courant au temps & lieu du chargement, y compris tous droits & frais faits juſqu'à bord, *ſi ce n'eſt qu'elles ſoient eſtimées par la police.*

LE connoiſſement tout ſeul fait la preuve du chargement, s'il n'y a des circonſtances aſſez impoſantes pour le faire préſumer frauduleux; mais il ne fait pas preuve de la valeur des marchandiſes; & cependant s'eſt de cette valeur conſtatée que dépend l'effet entier ou limité de l'aſſurance.

Aux termes de cet article, la valeur peut être juſtifiée, ou par un extrait des

livres du chargeur, ou par une facture du marchand qui lui a vendu les marchandises; ce qui n'exclut pas néanmoins la preuve contraire.

Faute par l'assuré de produire des pieces justificatives du prix des marchandises, il s'agit d'en faire faire l'estimation par experts, non sur le pied de leur valeur au lieu de la destination du navire, ou au lieu du naufrage: mais uniquement suivant le prix courant qu'elles valoient au temps & dans le lieu de leur chargement. Santerna de *assec. part. 3*, *n. 46*, & *seq.* Stracha aussi *de assec. gl. 6*, *n.* 1 & 3, en y joignant tous les droits & frais de leur transport à bord; car tout cela entre naturellement dans la formation de leur valeur, art. 9 & 12, ch. 2 du Guidon, & art. 15 du chap. 15; ce qui est conforme à notre article.

Si ce n'est qu'elles soient estimées par la police. L'estimation du navire est toujours faite par la police, & il est même d'usage d'y stipuler que le montant de l'estimation tiendra lieu en tout temps de capital à l'assuré; ce qui est un très-grand avantage pour lui, attendu que le navire dépérit nécessairement dans le voyage le plus heureux. Mais comme il a été observé sur l'art. 47 ci-dessus, le fret que gagne le navire peut compenser la diminution qu'il souffre dans sa valeur durant le voyage; & s'il en arrive autrement, s'est un malheur pour l'assureur.

Par rapport aux marchandises, l'usage étoit autrefois d'en faire l'estimation aussi par la police, comme il résulte des art. 13 & 14, du même ch. 2 du Guidon; mais on le pratique rarement aujourd'hui, soit pour éviter les surprises, soit parce que la valeur courante des marchandises est plus connue en général. Quoi qu'il en soit, l'estimation étant faite par la police, elle doit servir de regle, sans que l'assuré soit tenu de constater, par ailleurs, la valeur des marchandises; non que l'assureur soit non-recevable à contester cette estimation sous prétexte qu'il l'a souffert dans la police; mais c'est à lui à prouver qu'elle a été enflée & la surprise qui lui a été faite par-là. Loccenius *de jure maritimo*, *lib. 2*, *cap. 5*, *n. 7*, *fol. 175.*

ARTICLE LXV.

SI l'assurance est faite sur le retour *d'un pays où le commerce ne se fait que par troc*, l'estimation des marchandises de rapport sera faite sur le pied de *la valeur de celles données en échange*, & des frais faits pour le transport.

D'UN pays où le commerce ne se fait que par troc. Le commerce a tellement changé & s'est si fort accru depuis notre Ordonnance, qu'il n'est peut-être plus de pays à présent, où le commerce ne se fasse que par troc. Il y en a à la vérité où les marchandises ne se vendent pas argent comptant; mais seulement à un prix qui se paie ensuite en marchandises ou denrées du pays; mais dès que les marchandises apportées dans un lieu, y ont un prix connu en général, ou qu'elles y sont cédées à un certain prix par une convention

particuliere, en échange d'autre du pays, ce n'eſt plus un commerce par troc ſimple, c'eſt une vente réciproque à prix réglés.

Anſi on ne peut pas conſidérer la traite des Noirs ou de la poudre d'or à la côte de Guinée, comme un commerce par troc, ſous prétexte que les marchandiſes y ſont négociées en Negres ou en poudre d'or. La raiſon eſt qu'il n'eſt point de marchandiſe d'Europe qui n'y ſoit évaluée par les Negres habitans de cette côte en écus ou onces d'or, qui ont une valeur fixe connue, & que lorſqu'ils donnent des Negres en paiement des marchandiſes qu'ils reçoivent, ces Negres ſont pareillement évalués à tant d'écus ou d'onces d'or, en quoi conſiſte la vente réciproque; ce qui exclut par conſéquent l'idée d'un échange ſimple, où de part & d'autre la valeur n'eſt pas donnée à chaque choſe.

De même dans le commerce des marchandiſes d'Europe qui ſe fait avec les Sauvages du Canada ou du Miſſiſſipi, qui donnent en paiement leurs pelleteries. La valeur de ce qui eſt cédé de part & d'autre, eſt aſſez connue pour exclure l'idée du troc ſimple, & à plus forte raiſon ce qui eſt vendu aux Iſles de l'Amérique, & qui eſt payé en indigo, ſucre, &c.

Dans tous ces cas il ne doit donc pas être queſtion de l'évaluation portée par cet article, pour fixer l'eſtimation des marchandiſes qui viennent en retour de ces pays là. Dès que leur valeur eſt connue, ſoit par le prix qui y a été mis ſpécialement, ſoit par le prix qui a été attaché aux effets qui ont été livrés à ceux qui ont donné ces marchandiſes de retour en paiement; c'en eſt aſſez pour autoriſer celui à qui elles appartiennent à les faire aſſurer ſur le même pied ſans autre examen.

S'il étoit vrai néanmoins qu'en quelque pays, des marchandiſes qui y ſeroient portées, n'euſſent pas plus un prix connu, ou réglé par convention, que les marchandiſes priſes en paiement, ce ſeroit alors le cas de notre article: mais comme ſelon toute apparence ſa diſpoſition a été empruntée de l'art. 15, ch. 15, du Guidon, cité ſur l'article précédent; il faudroit alors régler cette *valeur des marchandiſes données en échange*, ſur ce qu'elles pourroient naturellement valoir dans le temps & dans le lieu du troc, ſans ſe borner à l'eſtimation qui en auroit pu être faite au temps de la police d'aſſurance, ou du départ du navire pour l'aller.

Cette eſtimation qui auroit pour objet la fixation de leur valeur dans le lieu du troc, ne pourroit être qu'incertaine à la vérité, parce qu'on ne pourroit pas ſavoir dans l'hypotheſe, ſi les marchandiſes auroient gagné ou perdu dans le troc: mais dans l'incertitude, il ſeroit naturel de ſuppoſer du gain, indépendamment *des frais faits pour le tranſport*, & ſur ce plan il faudroit joindre à l'eſtimation des marchandiſes au temps de leur chargement pour l'aller, tant les frais de leur tranſport, conſiſtant dans le fret, dans la prime d'aſſurance & dans les frais du chargement & du ſejour, que ceux faits à l'occaſion des marchandiſes, priſes en troc, juſqu'à ce qu'elles euſſent été rendues à bord, & en outre 10 pour cent au moins pour les profits préſumés faits ſur ces marchandiſes de l'aller; le tout conformément à la déciſion de cet art. 15 du Guidon, qui paroît devoir ſervir de regle en pareil cas.

ARTICLE LXVI.

EN cas de prise, les assurés pourront racheter leurs effets, sans attendre l'ordre des assureurs, s'ils n'ont pu leur en donner avis, à condition toutefois de les avertir ensuite par écrit de la composition qui aura été faite.

VOYEZ les articles 3, 7 & 9, ch. 6 du Guidon.

Il en sera de même du rachat que fera le maître étant pris en mer, sans que le navire soit amené dans un port. Mais en cette partie le maître doit être circonspect, ne composer que de l'avis des principaux de l'équipage, & prendre garde que le prix du rachat n'excéde pas la valeur des effets rachetés ; sans quoi il seroit sujet à désaveu de la part des propriétaires du navire ou autres assurés.

Dans le cas où l'on peut donner avis de la prise aux assureurs, il ne seroit pas naturel que l'assuré, sans leur ordre ou leur aveu, traitât du rachat du navire & de sa cargaison. Cependant ce n'est qu'une précaution que la prudence lui suggere, rien n'empêchant qu'il ne puisse faire la composition à ses risques; c'est-à-dire, que s'il l'a fait sans le consentement des assureurs, ils pourront la laisser pour son compte aux terme de l'art. suivant; au lieu que s'ils y ont consenti, ils sont obligés d'y entrer à proportion de leur intérêt.

S'il a composé seul du rachat, cet article l'oblige d'avertir ensuite par écrit ses assureurs de la composition qu'il aura faite; & cela est tout naturel dès que les assureurs ont la faculté d'acquiescer à la composition, ou de la rejetter.

Au surplus l'avertissement par écrit, ce qui veut dire une signification en bonne forme, n'est nécessaire que pour se garantir de la mauvaise foi que pourroient avoir les assureurs de nier qu'ils en eussent été informés, attendu que la preuve par témoins ne seroit pas admissible en pareil cas, & qu'il faudroit s'en rapporter au serment des assureurs à défaut de reconnoissance par écrit de leur part, qu'ils auroient été avertis de la composition.



ARTICLE LXVII.

LEs assureurs pourront prendre la composition à leur profit, à proportion de leur intérêt; & en ce cas, ils seront tenus d'en faire leur déclaration *sur le champ*, de contribuer *actuellement* au paiement du rachat, & de courir les risques du retour; sinon de payer les sommes par eux assurées, sans qu'ils puissent rien prétendre aux effets rachetés.

CEtte faculté accordée aux assureurs, d'entrer ou de refuser de prendre part dans la composition, suppose nécessairement qu'elle aura été faite sans leur aveu; car s'ils y ont consenti, c'est un contrat qui les oblige absolument, à proportion de leur intérêt dans les choses assurées; de maniere que s'ils ont assuré les trois quarts par exemple, ils contribueront aussi pour trois quarts au paiement du rachat.

Mais comme il ne seroit pas juste qu'ils laissassent l'assuré dans l'incertitude s'ils accepteront ou s'ils répudieront la composition, cet article leur impose l'obligation de faire leur déclaration aussi par écrit, sur le champ ou aussi-tôt après la dénonciation qui leur aura été faite par l'assuré. Et parce que, ces mots, *sur le champ* pourroient donner matiere à contestation, il sembleroit naturel qu'ils fissent leur déclaration dans quinzaine, en y ajoutant un jour de plus par 5 lieues, à l'exemple de ce qui se pratique pour le recours contre les tireurs & endosseurs de lettres de change, suivant l'art 13, du tit. 5 de l'Ord. de 1673, ou tout au plus un jour par dix lieues, conformément à l'Ordonnance de 1667, tit. 8, art. 2, tit. 11, art. prem. tit. 14, art. 14, tit. 22, art. 2 & 32, tit. 27, art. 4 & tit. 31, art 5. Après lequel temps ils seroient non-recevables à prendre la composition à leur profit.

Il ne leur suffit pas au reste de déclarer qu'ils entendent s'en prévaloir, il faut aussi qu'ils contribuent exactement au paiement du rachat. L'article dit, *actuellement*; mais cela suppose que la composition est payable sans délai; car s'il y a terme, il est juste qu'ils en profitent comme l'assuré.

Il faut encore outre cela, qu'ils courent les risques du retour, sans déduction en cas de malheureux événement, de ce qu'ils auront payé pour le rachat.

Le tout si mieux ils n'aiment payer dès lors les sommes assurées sans pouvoir rien prétendre dans les effets rachetés, attendu que la valeur en est censée payée par le prix du rachat, auquel ils ne veulent pas contribuer.

Il est vrai que le prix du rachat est toujours inférieur à la valeur des effets rachetés, & qu'il ne peut en arriver autrement, qu'autant que l'assuré se sera mépris: mais les assureurs n'ayant pas voulu prendre la composition à leur profit, ils ne sont plus recevables à examiner si les effets rachetés valent plus que le prix de la composition; & sans y avoir égard, il faut qu'ils paient les sommes assurées, parce que tout est censé perdu au moyen de la prise; ce qui a été sauvé par la composition étant aussi réputé acheté sa valeur, du moment que les assureurs refusent de payer le prix convenu pour le rachat.

Rien de plus juste au surplus, que le droit qu'ils ont dans le principe, de prendre la composition à leur profit, puisque par leur qualité d'assureurs, la perte causée par la prise les regarde directement & personnellement. Dans le cas où ils prennent part à la composition; ce qu'ils en doivent payer opere le même effet que si c'étoit une avarie qui fût arrivée & la répartition doit s'en faire de la même maniere.

Si au lieu de rachat ou composition en argent, le preneur du navire relâche le navire, moyennant une certaine quantité d'effets dont l'abandon lui est fait; ce sera une avarie commune, tout comme en cas de rachat absolu. Mais si le corsaire sans composition, pille & prend ce qu'il juge à propos, relâchant le reste, c'est alors une avarie particuliere qui tombe sur le propriétaire seul de la chose; & néanmoins aux termes de l'art 26, ci-dessus, qui parle formellement du pillage, l'assureur doit toujours l'en dédommager, comme étant une suite de la prise, dont par la nature du contrat d'assurance, il a pris le péril & les risques sur lui. Art. premier dudit ch. 6 du Guidon, *V infrà* art. 6 du tit. suivant *& ibid. notata.*

Si c'étoit l'assureur qui eût racheté le navire & la cargaison, sans le consentement de l'assuré, il ne seroit pas recevable à offrir à l'assuré la restitution du navire & de ses effets pour se dispenser de lui payer la somme assurée. Rote de Gênes décis. 101. La raison ast, qu'au moment de la prise, le droit de l'assuré a été ouvert & formé contre l'assureur & qu'il n'a pu être privé de son droit de recours contre l'assureur, qui dans ce cas, n'a pu stipuler le rachat que pour son intérêt particulier, sans engager l'assuré en aucune façon.

ARTICLE LXVIII.

FAISONS défenses à tous Greffiers de police, Commis de Chambre d'assurances, Notaires, Courtiers & *Censaulx*, de faire signer des polices où il n'y ait aucun blanc, à peine de tous dommages & intérêts; comme aussi d'en faire aucunes dans lesquelles ils soient intéressés directement ou indirectement, par eux ou par personnes interposées, & de prendre transport des droits des assurés; à peine de cinq cens livres d'amende pour la premiere fois; & de destitution en cas de récidive, sans que les peines puissent être modérées.

EN plusieurs villes du Royaume il y a des Greffiers dépositaires des polices d'assurances, soit qu'elles se passent devant eux ou devant d'autres personnes publiques, ou sous signature privée. Ici elles se font toutes dans cette derniere forme, suivant la permission qu'en donne l'art. 2 ci-dessus, en dérogeant tacitement à l'Edit du mois de Décembre 1657; & jamais on ne les dépose ni au Greffe de l'Amirauté ni ailleurs. Elles demeurent entre les mains des assurés; &, comme la prime ne se paie jamais d'avance, on conçoit qu'il pourroit en arriver des inconvéniens, les assureurs étant privés de la piece nécessaire pour exiger sûrement le paiement de la prime, & pour convaincre

l'aſſuré d'avoir fait aſſurer au delà de ſon intérêt dans le navire & ſon chargement, ou d'avoir commis quelque infidélité dans la déclaration des aſſurances. Cependant, & cela fait un grand honneur aux négocians de cette Ville, jamais on ne s'eſt plaint de la ſuppreſſion d'aucune police d'aſſurance. Toutefois cela n'empêche pas qu'il ne fût du bon ordre & de la ſûreté publique d'ordonner, par une loi générale, le dépôt & l'enrégiſtrement des polices d'aſſurances ſans diſtinguer celles qui ſeroient ſous ſignature privée, de celles qui ſeroient paſſées devant Notaires; & cela au Greffe de l'Amirauté du lieu où le navire a été expedié, en quelqu'autre ville que les aſſurances fuſſent faites. Il en devroit auſſi être de même des prêts à la groſſe aventure, pour éviter la fraude de l'antidate de ces ſortes de contrats, ou plutôt de leur ſuppoſition

A la vérité ſur ce dernier objet, il ſeroit peut-être dangereux d'obliger les armateurs de découvrir ainſi le côté foible de leur commerce; inconvénient qui n'eſt pas à craindre par rapport aux aſſurances, qui garantiſſent au contraire la ſageſſe de leur négoce. Mais la ſûreté publique doit l'emporter ſur toute autre conſidération. Voyez *ſuprà* l'art. 26 du tit. des Conſuls, qui eſt le neuvieme du liv. premier, où cette formalité du dépôt & de l'enrégiſtrement eſt ordonnée dans les Chancelleries des Conſulats. Or ſi la précaution a paru néceſſaire dans ces pays-là, pourquoi le ſeroit-elle moins dans le Royaume? Voyez auſſi l'art. premier du tit. précédent.

Les commis des chambres d'aſſurances ſont en certains endroits ce que ſont les Greffiers en d'autres.

Par Edit du mois de Mai 1686, relativement à un premier projet formé en 1668, une Chambre d'aſſurance fut créée à Paris, avec privilege au Greffier d'en paſſer les polices à l'excluſion de tous autres: mais cet établiſſement dura peu.

Depuis il s'eſt formé ſucceſſivement, & pour des temps limites, diverſes Compagnies d'aſſurances, tant à Paris que dans les principales Villes maritimes.

Celle de Paris qui ſubſiſte actuellement s'eſt formée par un acte d'aſſociation du 29 Janvier 1750, confirmé par pluſieurs délibérations ſubſéquentes; le tout enrégiſtré à la Table de Marbre le 27 Mai audit an, & à l'Amirauté de la Rochelle le 19 Août de la même année..

Le premier fonds de cette Chambre n'étoit d'abord que de quatre millions cinq cens milles livres, il fut porté enſuite à douze millions, dont deux deſtinés pour le prêt à la groſſe, & les dix autres pour répondre des ſommes aſſurées.

Cette Compagnie a été renouvellée en 1753; &, par ſon réglement général du 24 Mars 1754, elle a fixé ſon fonds par réduction à neuf millions. Elle ne ſe borne plus aux aſſurances maritimes, & aux prêts à la groſſe, elle aſſure encore, comme en Angleterre, les maiſons & autres bâtimens, ſuivant ſon réſultat de la même année 1754. Le tout également enrégiſtré, tant à la Table de Marbre qu'à l'Amirauté.

En 1695, par acte d'aſſociation du 10 Septembre, il s'en étoit établi une à la Rochelle, mais pour deux ans ſeulement.

Il y en a une actuellement, par ſociété contractée entre les Sieurs Emanuel Weis & compagnie, le 15 Octobre 1751. L'enrégiſtrement en a été fait à l'Amirauté le 23 du même mois.

Cela n'empêche pas qu'il n'y ait auſſi, & dans cette Ville & en pluſieurs autres,

autres,

tres, des sociétés secrettes d'assurances, & même que plusieurs personnes n'assurent en particulier. Mais quand on est en société d'assurances, on ne peut assurer que pour le compte de la société; & pour cela encore, il faut y être autorisé par un pouvoir spécial ou général.

Censaulx. Ce mot censal ou sensal, emprunté des Arabes, suivant Savary, & qui du commerce du Levant a passé en Provence, est synonyme de courtier, & désigne ceux dont les fonctions sont de négocier pour les marchands qui les emploient, des lettres de change & billets de commerce, des affrétemens, & pour se borner à ce que fait le sujet de l'article, des signatures sur des polices d'assurances.

De quelque maniere que se fassent les polices d'assurances, il est défendu par cet article d'y laisser aucun blanc; c'est-à-dire, qu'il ne soit tracé par une ligne qui empêche qu'on y fasse aucune écriture après coup.

Comme elles se font toutes ici sous signature privée, & même sans le ministere de courtier le plus souvent, il ne doit point être question des dommages & intérêts dont parle l'article; c'est l'affaire de l'assureur qui signe le premier, ou les autres qui signent ensuite, de remplir les blancs, soit en écrivant, soit en tirant une ligne ou barre sur ce qui en reste, afin que l'assuré, qui demeure le gardien de la police, n'y insere pas des clauses extraordinaires à leur préjudice.

Par les mêmes raisons, il est peu de cas où quelqu'un soit exclu de la faculté de souscrire la police en qualité d'assureur; cependant, aux termes de l'article, si elle étoit présentée par un courtier pour la signer, il n'est pas douteux qu'il n'encourût la peine qui y est portée, s'il contrevenoit à sa disposition; car, enfin, un courtier de quelque espece qu'il soit, ne peut prendre un intérêt personnel dans aucuns des objets dépendans de ses fonctions, suivant la loi citée par le Commentateur, & l'art. 2 du tit. 2 de l'Ordonnance de 1673. Il est vrai qu'en matiere d'assurance le bien public ne paroît pas exiger précisément que ceux qui s'entremettent pour les faire signer, soient exclus d'y prendre part; mais, enfin, la loi étant portée contre les dénommés au présent article, il faut l'exécuter à la lettre, de même que l'article premier du tit. 2 de l'Ordonnance de 1673, concernant les agens de banque & de change.

Un courtier qui avoit souscrit une police d'assurance en qualité d'assureur, fut décrété d'assigné pour être oui, par Arrêt du parlement d'Aix du 25 Juin 1749.

Il est aussi défendu aux courtiers, à l'exemple des Notaires, de mettre aucuns renvois sur les polices d'assurances, qui ne soient paraphés des parties, & d'y faire aucun *avenant* qui ne soit signé des parties tout de même : Sentence de l'Amirauté de Paris, du 18 Juillet 1759.



ARTICLE LXIX.

LEUR enjoignons, sous pareilles peines, d'avoir un regiſtre paraphé en chaque feuillet par le Lieutenant de l'Amirauté, & d'y enrégiſtrer toutes les polices qu'ils dreſſeront.

CET article ne s'obſerve du tout point ici, & à cela il n'y a rien à dire, puiſque les aſſureurs ont aſſez de confiance dans la probité & dans la bonne foi de l'aſſuré, pour lui confier la garde de la police qui ſe fait toujours ſous ſignature privée; mais, comme on l'a déjà dit, c'eſt peut-être un abus, qu'il conviendroit de corriger, en aſſujettiſſant l'aſſuré, ou à dépoſer la police au Greffe de l'Amirauté, ou à l'y faire enrégiſtrer, afin que tous ceux qui pourroient y avoir intérêt, fuſſent en état d'en prendre connoiſſance.

ARTICLE LXX.

LORSQUE *la police contiendra la ſoumiſſion à l'arbitrage*, & que l'une des parties demandera d'être renvoyée devant des arbitres, *avant aucune conteſtation en cauſe*, l'autre partie ſera tenue d'en convenir, ſinon le juge en nommera pour le refuſant.

LORSQUE *la police contiendra ſoumiſſion à l'arbitrage.* Il n'eſt donc pas vrai, comme le ſoutient le Commentateur, ſur l'art. 3, que la police ſeroit nulle ſi elle ne contenoit pas la ſoumiſſion à l'arbitrage. Ce qui arriveroit ſeulement, la clauſe étant omiſe, c'eſt que l'une des parties ne pourroit requérir l'arbitrage malgré l'autre, en quoi le contrat d'aſſurance a moins de privilege que celui de ſociété; car l'Ordonnance de 1673, tit. 4, art. 9, après avoir dit tout de même que l'acte de ſociété contiendra la clauſe de ſoumettre aux arbitres, ajoute que, la clauſe ayant été omiſe, un des aſſociés pourra nommer un arbitre, à l'effet d'obliger les autres d'en nommer auſſi de leur part. &c.

A la vérité, on ne voit guere de polices d'aſſurances, ou de contrats de ſociété, ſans la clauſe portant ſoumiſſion à l'arbitrage; mais, enfin, il n'en faut pas conclure que l'omiſſion de la clauſe emporteroit la nullité du contrat.

Ce n'eſt pas aſſez qu'il y ait ſoumiſſion à l'arbitrage dans la police d'aſſurance, il faut encore, pour que le renvoi ait lieu devant les arbitres, qu'il ſoit requis par l'une des parties, & cela *avant aucune conteſtation en cauſe.*

Il y a conteſtation en cauſe, ſuivant l'art. 13, tit. 14 de l'Ordonnance de 1667, qui ſert à expliquer l'art. 104 de la Coutume de Paris, dès le premier Réglement, Appointement ou Jugement intervenu après les défenſes fournies, quoiqu'il n'ait pas été ſignifié. Ainſi il faut que le renvoi ſoit requis avant cela par l'une des parties, ſoit le demandeur ou le défendeur, pour qu'il ait lieu malgré l'autre partie.

S'il n'en est pas de même en fait de société; c'est-à-dire, s'il n'est pas nécessaire que le renvoi devant des arbitres soit demandé avant contestation en cause, c'est que le réglement des affaires d'une société, exige des détails & des discussions où l'on ne pourroit entrer en justice réglée sans des frais immenses, & par conséquent sans danger d'embarrasser les droits des parties; au lieu qu'en matiere d'assurance, c'est assez souvent la décision d'un seul point de droit que tout dépend.

Quoiqu'il en soit, il est décidé, par cet article, que le renvoi doit être requis avant toute contestation en cause, sans quoi l'autre partie peut s'y opposer, & faire retenir la cause par le Juge. Mais étant demandé avant contestation, l'autre partie ne peut l'empêcher sous aucun prétexte, & elle doit nommer un arbitre de son côté, sinon le Juge en nommera un pour elle sur son refus. Cependant les chicaneurs trouvent souvent le moyen d'éluder l'arbitrage en pareil cas, & la Chambre d'assurance de Paris en a donné depuis peu un exemple trop remarquable.

Par l'Ordonnance de 1673, *loc. cit.* le Juge nomme de même des arbitres pour les associés qui refusent d'en nommer, & il en faut dire autant en cas de nomination d'experts, sans égard à l'idée de quelques Auteurs, qui prétendent que l'expert nommé par une des parties, devient inutile si l'autre n'en veut pas nommer, & que c'est au Juge alors à en nommer d'office pour les deux parties. Voyez le Commentaire de la Coutume de la Rochelle, art. 11, n. 39.

ARTICLE LXXI.

HUITAINE après la nomination d'arbitres, les parties produiront entre leurs mains, & dans la huitaine suivante, sera donné Sentence contradictoire ou par défaut sur ce qui se trouvera pardevers eux.

LEs art. 10 & 12 du même tit. 4 de l'Ordonnance de 1673, ne fixent point le délai dans lequel les arbitres pourront juger, parce qu'ils supposent avec raison que ces sortes d'arbitrages sont ordinairement de longue haleine; & parce qu'il en est autrement en matiere d'assurance, qui d'ailleurs requiert célérité, notre article veut que, huitaine après la nomination des arbitres, les parties produisent entre leurs mains, & que les arbitres rendent leur Sentence dans la huitaine suivante, contradictoire ou par défaut sur ce qui se trouvera produit pardevers eux.

La procédure qui s'observe en pareil cas, est courte. Celle des parties qui a intérêt d'avoir une prompte décision, produit ses pieces, dont elle fait signifier l'acte à l'autre, avec sommation de produire de sa part. Cela fait, que l'autre partie satisfasse ou non, sans autre cérémonie, les arbitres peuvent rendre leur Sentence dans la huitaine après la sommation de produire; mais pour l'ordinaire ils ont la complaisance de prononcer le délai, sans néanmoins trop l'étendre, si les circonstances ne l'exigent.

ARTICLE LXXII.

LES Sentences arbitrales feront homologuées au Siege de l'Amirauté, dans le reffort duquel elles auront été rendues ; défendons au Juge de prendre fous ce prétexte aucune connoiffance de fonds, à peine de nullité, & de tous dépens, dommages & intérêts des parties.

COMME c'eft devant les Juges de l'Amirauté que doivent être formées les demandes en exécution des contrats d'affurance, il eft de la fuite que les parties ayent été renvoyées pardevant des arbitres, les Sentences arbitrales foient homologuées au même Siege de l'Amirauté. Par la même raifon, fi les parties font convenues d'arbitres, fans aucune demande judiciaire, & que l'une d'elles refufant d'exécuter la Sentence, il foit queftion de l'y contraindre; l'homologation de la Sentence doit être faite au Siege de l'Amirauté, dans le reffort duquel elle a été rendue, & cela privativement à tous autres Juges, à la différence des Sentences rendues par des arbitres en fait de fociété, qui ne doivent néceffairement être homologuées dans la Jurifdiction Confulaire, aux termes de l'art. 13 du même tit. 4 de l'Ordonnance de 1673, qu'autant qu'elles font rendues dans un lieu ou il y a une Jurifdiction Confulaire.

L'homologation eft néceffaire, 1°. pour l'exécution parée de la Sentence, en lui imprimant par-là le caractere d'autorité qui lui manque ; 2°. pour donner hypotheque fur les biens de la partie condamnée ; car c'eft une maxime que l'hypotheque n'a lieu à cet égard que du jour de l'homologation.

Sous prétexte que l'homologation doit fe faire au Siege de l'Amirauté, les Juges ne peuvent pas pour cela prendre connoiffance du fonds de l'affaire, & examiner fi la Sentence à bien ou mal jugé ; autrement il feroit inutile de renvoyer l'affaire devant les arbitres.

Il en eft de même toutes les fois que les Juges renvoient d'office certaines affaires devant des négocians, parce qu'il eft entendu par-là que c'eft pour fuivre leur avis. Ces négocians font confidérés alors comme des arbitres que les Juges ont donné aux parties, & non comme des experts ; à raifon de quoi ils ne font nullement tenus de faire ferment, foit avant, foit après leur rapport ou décifion ; & fi l'on vouloit les affujettir au ferment, ils refuferoient la commiffion que fans cela il fe font un honneur d'accepter.



ARTICLE LXXIII.

L'Appel des Sentences arbitrales & d'homologation ressortira en nos Cours de Parlement, & ne pourra être reçu que la peine portée par la soumission n'ait été payée.

CE n'est point précisément dans les matieres d'Amirauté que l'appel des Sentences arbitrales & d'homologation est dévolu au Parlement, sans passer par les Sieges intermédiaires; il en est de même absolument de l'appel de toute Sentence arbitrale, par quelque arbitre qu'elle soit rendue, & en quelque Jurisdiction qu'elle soit homologuée. De maniere que, quoique le fonds de l'affaire n'excédât pas le pouvoir des Présidiaux, l'appel ne pourroit être porté au Présidial, dans le ressort duquel la Sentence auroit été rendue, suivant la modification portée par l'Arrêt d'enrégistrement de l'Ordonnance de François II, du mois d'Août 1560. Neron, tome premier, fol. 367, 368.

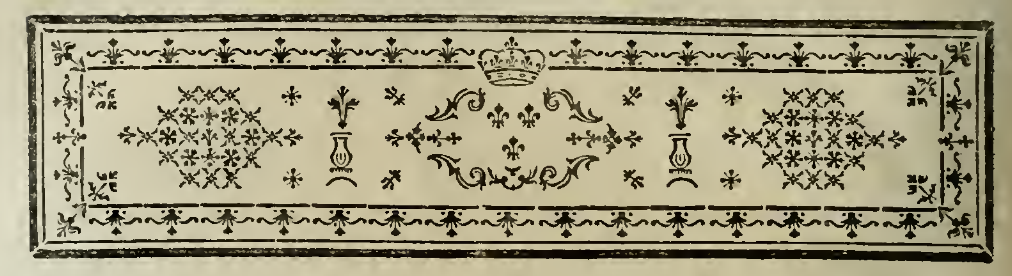
Il est de regle générale pareillement, que l'appel d'une Sentence arbitrale ne doit être reçu qu'après que l'appellant à payé la peine stipulée par le compromis, ou autre acte, portant soumission à l'arbitrage. Mais elle est assez mal observée; car, outre qu'il faut, comme le remarque le Commentateur, qu'il n'y ait pas de nullité apparente dans la Sentence, & que la peine soit demandée par l'intimé *in limine litis*, c'est que la pratique actuelle du Parlement est de regarder cette peine comme purement comminatoire. Voyez le Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, art. 61, n. 28.

ARTICLE LXXIV.

LEs Sentences arbitrales seront exécutoires nonobstant l'appel, en donnant caution pardevant les Juges qui les auront homologuées.

LE Commentateur a raison de dire que cette décision est applicable à toute Sentence arbitrale homologuée; mais comme rien n'est plus commun que les Arrêts de défenses, il faut se presser pour faire recevoir la caution & mettre la Sentence à exécution, avant qu'il soit intervenu un Arrêt de défense, qui ne tarde pas pour l'Ordinaire, & qui quoiqu'il soit toujours rendu sans connoissance de cause, empêche néanmoins de passer outre du moment qu'il est signifié, jusqu'à ce qu'on ait fait lever les défenses par un autre Arrêt.





TITRE VII.

DES AVARIES.

CE titre & le ſuivant ſont des plus intéreſſans de notre Ordonnance ; & ſelon moi, le ſens des articles dont ils ſont compoſés, exige, pour être bien ſaiſi, une attention toute extraordinaire, ſans quoi on ne ſauroit ſe garantir de mépriſe.

Pluſieurs auteurs ont traité des avaries & de la contribution ; mais on y trouve beaucoup d'inutilités & peu de déciſions aſſorties à notre Juriſprudence, qui, préjugé national à part, eſt conſtamment la meilleure, comme étant la plus naturelle & la plus conforme à l'équité & à la droite raiſon.

ARTICLE PREMIER.

TOUTE dépenſe extraordinaire qui ſe fera pour les navires & marchandiſes, conjointement ou ſéparément, tout dommage qui leur arrivera depuis leur charge & départ juſqu'à leur retour & décharge, ſeront réputés avaries.

CET article explique très-bien & en peu de mots ce que ſignifie ce terme *avarie*. Si l'on veut en ſavoir l'éthymologie, ou plutôt quel nom y donnent les autres Nations, on peut conſulter la note ſur l'art. premier, chap. 5 du Guidon, pag. 252 ; le Dictionnaire de Trévoux, Loccenius, *de jure marit. lib.* 2, *cap. 8, n. 1.* Vinnius, *in Peckium, lib. 1, ff. ad leg. Rhodiam, fol. 193.* Kuricke, *ad jus Hanſeaticum, tit. 8, fol. 768,* Caſa Regis, *diſc. 19, n. 5, & diſc. 45, n. 2.*

L'avarie eſt donc tout dommage qui arrive au navire ou à la marchandiſe qui eſt chargée, juſqu'à leur retour & décharge, de même que toute dépenſe extraordinaire qui ſe fait à l'occaſion du navire & des marchandiſes, conjointement ou ſéparément durant le voyage.

On dit dépenſe extraordinaire, par oppoſition à celle qui peut ſurvenir naturellement quoiqu'elle ne ſoit pas ordinaire dans les voyages. Par exemple, ſi ſans néceſſité le capitaine conduit le navire dans un port où il y ait des droits

à payer; ce n'eſt point une avarie à ſupporter en commun par les marchands chargeurs, ni a demander aux aſſureurs. Mais ce ſera autre choſe, ſi c'eſt par force majeure; de même des pilotages, touages, &c.

Par exemple, encore ſi le voyage, ſans aucun accident maritime, s'alonge de maniere qu'il y ait néceſſité de faire de nouveaux vivres, ce n'eſt point non plus une avarie. *Secùs*, ſi des coups de mer endommagent le navire en telle ſorte qu'il ait beſoin de gagner un port pour ſe radouber, & y prendre un ſupplément de vivres, alors tout cela eſt avarie, particuliere au navire à la vérité, mais qui eſt pour le compte des aſſureurs.

ARTICLE II.

LES dépenſes extraordinaires pour le bâtiment ſeul, ou pour les marchandiſes ſeulement, & le dommage qui leur arrive en particulier, ſont avaries ſimples & particulieres; & les dépenſes extraordinaires faites, & le dommage ſouffert pour le bien & ſalut commun des marchandiſes & du vaiſſeau, ſont avaries groſſes & communes.

CETTE diſtinction des avaries n'eſt pas nouvelle, elle ſe trouve dans le Guidon, chap. 5 déjà cité; art. 1, 3, 24 & 25.

Elle eſt auſſi la plus juſte, ou du moins la plus préciſe. Toutes les autres diſtinctions que font les Auteurs, ſont obſcures & embarraſſantes. Comment démêler ce qu'ils entendent, en diviſant l'avarie *en commune & groſſe*, *en propre & impropre*, *en ordinaire & extraordinaire*; & enſuite la ſubdiviſion *de l'extraordinaire en fortuite*, *volontaire & mixte*?

Cependant les termes dont ſe ſert notre article pour diſtinguer les avaries, ne préſentent pas d'abord naturellement à l'eſprit l'idée qu'on y attache, ſur tout ceux-ci, *ſimples & groſſes*. Si l'on n'étoit pas inſtruit de la valeur de ces mots, on penſeroit tout uniment que l'avarie ſimple, miſe en oppoſition avec la groſſe, ne devroit s'entendre que d'une avarie peu conſidérable; & au contraire que l'avarie groſſe ne pourroit pas ſe borner à un leger dommage. Il en eſt tout autrement néanmoins, l'avarie ſimple eſt ſouvent plus conſidérable que la groſſe.

Dans le ſens de l'Ordonnance, les avaries ſimples ſont celles qui tombent uniquement ſur la choſe qui les a ſouffertes, & c'eſt pour cela qu'à ce mot *ſimples*, l'article ajoute *& particulieres*; & les avaries groſſes ſont le dommage ſouffert pour le bien & le ſalut commun des marchandiſes & du vaiſſeau, à raiſon de quoi l'article les déclare communes, parce qu'elles doivent être ſupportées en commun par le navire & les marchandiſes.

De cette notion il s'enſuivroit que les avaries n'auroient dû être diſtinguées que par deux termes uniques; c'eſt-à-dire, entre avaries *particulieres* & avaries *communes*: mais l'Ordonnance ayant jugé à propos de conſerver l'ancien uſage, il convient auſſi de s'y conformer, en obſervant exactement que l'avarie ſimple

ne veut dire qu'avarie particuliere, quelque considérable qu'elle soit ; & que l'avarie grosse signifie toujours une avarie commune, ou autrement une perte qui doit être supportée en commun, quelque légere qu'elle soit, entre les propriétaires des navires & les intéressés au chargement, ou les assureurs des uns & des autres.

Il y a aussi *infrà*, art. 8, des menues avaries qui, quoique déclarées communes, ne suivent pas le sort ordinaire de la contribution ; mais dans le même cas, elles regardent constamment les assureurs, si elles excedent ce qu'on a coutume de leur passer pour les avaries.

Les avaries grosses & communes, qui supposent nécessairement un dommage reçu dans le péril qu'ont essuyé ensemble le navire & les marchandises, ou une dépense extraordinaire faite pour leur commune conservation, sont aussi nécessairement & sans exception pour le compte des assureurs.

Il en est le plus souvent de même des avaries simples & particulieres ; mais il en faut excepter non-seulement les dommages arrivés au navire & aux marchandises par leur vice propre, mais encore ceux causés par la faute du maître & des gens de l'équipage, si les assureurs ne sont pas chargés de la baratterie du patron. Sur quoi voyez *suprà*, art. 28 du tit. précédent.

Mais dans tous les cas d'avaries, il faut se ressouvenir que les assureurs n'en sont tenus qu'autant qu'elles excedent le taux fixé par l'art. 47 du tit. précédent, ou réglé par la police d'assurance.

ARTICLE III.

LES avaries simples seront supportées & payées par la chose qui aura souffert le dommage ou causé la dépense, & les grosses ou communes tomberont, tant sur le vaisseau que sur les marchandises, & seront réglées sur le tout au sol la livre.

CET article fait l'application de la distinction établie dans l'article précédent, & décide en conséquence, que les avaries simples & particulieres seront supportées par la chose qui aura souffert le dommage ou causé la dépense, & que les avaries grosses & communes tomberont tant sur le vaisseau que sur les marchandises, par une répartition sur le tout, au sol la livre : opération qui appartient à la matiere du jet & contribution dont il est question dans le titre suivant.



ARTICLE

ARTICLE IV.

LA perte des cables, ancres, voiles, mâts & cordages, causée par tempête ou autre fortune de mer, & le dommage arrivé aux marchandises par la faute du maître ou de l'équipage, ou *pour n'avoir pas bien fermé les écoutilles*, *amarré le vaisseau*, *fourni de bons guindages & cordages*, ou autrement, sont avaries simples, qui tomberont *sur le maître*, *le navire & le fret.*

TOUT dommage arrivé au navire, par tempête ou autre fortune de mer, est bien à la charge des assureurs; mais ce n'en est pas moins une avarie particuliere, qui par conséquent ne regarde que les propriétaires du navire s'il n'ont pas fait assurer, ou les seuls assureurs sur le navire. Loccinius, *de jure maritimo lib.* 2, *cap. 8*, *n. 17*, *fol.* 226. Casa Regis, *disc. 19*, *n. 16*, *jus hanseaticum*, tit. 8, art. 2, *& ibi*, Kuricke, *fol.* 773, Ordonnance de Wisbuy, art. 12, droit commun

De même si par quelque accident maritime les marchandises souffrent de la perte, elle sera supportée par les assureurs sur le chargement; mais ce sera toujours aussi une avarie particuliere qui ne regardera nullement les propriétaires du navire ou leurs assureurs. Art. suivant.

Et si par tempête, ou par le feu du Ciel, le navire & le chargement ont souffert du dommage de part & d'autre, chacun supportera sa perte comme avarie particuliere, le dommage n'ayant pas été souffert pour le salut commun, comme le veut l'art. 2, pour que ce soit une avarie commune. Tout cela est conforme aux articles 20, 24 & 25 du chap. 5 du Guidon, & dérive de la maxime, *Res perit Domino. Lege* 2, *§. 1*, *& lege 6*, *ff. de lege Rhodiâ.*

Pour ce qui est du dommage causé aux marchandises par la faute du maître ou de l'équipage, suivant l'explication qu'en donne cet article, à quoi on peut joindre ce qui a été observé sur ce sujet, art. 28 du tit. précédent; non-seulement ce ne peut être qu'une avarie particuliere, mais encore les assureurs n'en peuvent être tenus qu'autant qu'ils se seront chargés de la baratterie de patron; sauf leurs recours alors contre le maître ou patron, comme il a été observé sur le même article 28, conformément à l'avis de tous les Docteurs.

Pour n'avoir pas bien amarré le navire, *id.* Ordonnance de Wisbuy, art. 36. *Fourni de bons guindages & cordages.* Par l'art. 10 des Jugemens d'Oleron, auquel sont conformes les art. 22 & 49 de l'Ordonnance de Wisbuy, c'étoit au maître à faire voir aux marchands chargeurs les guindages & cordages. S'ils ne les trouvoient pas bons, il étoit tenu d'en fournir de meilleurs, sur peine de répondre du dommage; & s'ils s'en contentoient le dommage étoit pour eux. Mais cela ne remédioit pas en tout cas à la mauvaise manœuvre; ainsi notre article est plus juridique & plus réguliere.

Sur le maître. Ceci ne regarde que le dommage causé par la facture du maître ou des gens de l'équipage, & il en faut conclure que le marchand chargeur dont les marchandises sont ainsi avariées, peut s'en prendre au maître, &

l'obliger de l'en indemniser, soit que l'avarie procede de son fait particulier ou de celui de quelqu'un de l'équipage, parce qu'il est tenu de répondre des fautes de ses gens. *Lege 7, lib. 4, tit 9, ff. nautæ caupones.* Sauf son recours aussi contre-eux. Voyez *suprà*, art. 5, tit. du Capitaine.

Le navire. Cela peut se rapporter d'abord à la premiere partie de l'article ; & veut dire alors que la perte des cables, &c. arrivée par tempête, ne regarde que le navire.

Mais cela se rapporte principalement au reste de l'article ; & sous ce point de vue, l'article décide de plus que le marchand chargeur, dont les marchandises ont été gâtées par la faute du maître ou de l'équipage, peut non-seulement s'en prendre au maître, mais encore se pourvoir contre les propriétaires du navire, comme tenus des faits du maître ou patron, aux termes de l'art. 2, tit. 8 du liv. 2, *ubi vide.*

Comme il est des ports ou havres où les vaisseaux ne peuvent gueres sans risques entrer chargés, on demande si l'armateur ou son capitaine ne peut y faire entrer son navire avec une partie de son chargement, sans se rendre garant & responsable du dommage que les marchandises pourront en souffrir, de même que le navire, soit envers les marchands chargeurs, soit à l'égard des assureurs.

La question regarde entr'autres ports celui de la Rochelle.

Il est de fait que les navires au-dessus de 200 tonneaux ne peuvent gueres sans danger y entrer avec leur chargement entier, ou même réduit à moitié. Par cette raison, l'usage s'est introduit depuis long-temps de décharger les marchandises en rade dans des alleges ou barques ; à raison de quoi, pour indemniser l'armateur de l'augmentation que cette opération apporte aux frais de décharge, ceux à qui les marchandises sont adressées lui paient quatre sols du cent pesant de ces marchandises.

Lorsque l'armateur destine son navire pour aller prendre son radoub à Rochefort ou en Seudre, la pratique est d'en tirer alors toutes les marchandises absolument : mais lorsqu'il veut le faire entrer dans le havre, il fait laisser dans le navire une quantité suffisante de marchandises pour le soutenir, en suppléant au défaut du lest.

Delà il est arrivé quelquefois que, faute par le pilote côtier d'avoir bien saisi l'heure de la marée, des navires ont touché à l'entrée du havre, d'où sont résultées des avaries, tant aux navires qu'aux marchandises.

Pour l'ordinaire, ces sortes d'accidens ont été régardés comme des cas fortuits, dont le propriétaire du navire ni le capitaine ne devoit nullement répondre envers les marchands chargeurs ; & par identité de raison, les assureurs n'ont pas balancé à les prendre pour leur compte.

Mais, comme il se trouve toujours des gens difficultueux, il y a eu des marchands chargeurs qui ont prétendu faire supporter ces avaries à l'armateur ; & à cette occasion la question s'est présentée jusqu'à deux fois en ce Siege ; savoir en 1745 entre Henriette-Elisabeth Pinsonneau, veuve de sieur Vivien Bellivier, demanderesse contre le sieur Elie Giraudeau, armateur du navire *le Saphir*, & Jacques Billoteau son capitaine ; & en 1755, entre le sieur Jacques Quenet, négociant, demandeur, contre le sieur Etienne-Henri Harrouard du Beignon, armateur du navire *la Gloire.* Mais dans l'un & l'autre procès,

les armateurs & les capitaines ont été déchargés, le sieur Giraudeau par Sentence du 6 Mai 1747, & le sieur du Beignon, par Sentence du 3 Juin 1756.

Les circonstances étoient indifférentes, & la question étoit nue. Le principe de la décision a été qu'un armateur ne voudroit pas de gaieté de cœur exposer son navire & ses marchandises à essuyer des avaries, si le navire ne pouvoit naturellement entrer dans le havre sans courir un risque évident de toucher. La preuve au reste que le danger n'est rien moins qu'évident, c'est que le plus grand nombre des navires y entrent de cette maniere sans aucune avarie. L'armateur en pareil cas, n'est donc pas tenu de répondre de l'accident; & le marchand chargeur ne pourroit avoir d'action contre lui à ce sujet, qu'autant qu'il auroit été formellement stipulé entr'eux que les marchandises seroient en entier dechargées en rade, & mises dans des barques ou alleges pour être rendues au quai.

Et le fret. Par la même raison, le fret que le navire a gagné est aussi affecté à la garantie des faits du maître, & c'est parce que le navire & le fret doivent répondre de ses fautes, qu'on a coutume de diriger l'action en pareil cas, tant contre le propriétaire ou armateur, que contre le maître. Cependant l'action contre le propriétaire n'est pas indéfinie ; & aux termes de l'art. 2, qui vient d'être cité, il est quitte en abandonnant le navire & le fret.

Mais quel est alors le sort de l'assureur qui a pris sur lui la baratterie de patron?

Entre lui & le chargeur assuré, il n'est pas douteux que, nonobstant l'abandon du navire & du fret de la part du propriétaire, l'assureur ne soit tenu de faire raison à l'assuré de toute la perte que la marchandise a essuyée : sauf à lui à se venger sur le navire & le fret, & sur les biens du maître.

Mais *quid* entre l'assureur du navire & l'assureur du chargement? Il me paroît naturel de décider que l'assureur sur chargement, comme subrogé de plein droit au lieu & place de son assuré, est préférable en pareil cas sur le navire & le fret à la'ssureur du navire, par la raison que celui-ci n'ayant pas plus de droit que le propriétaire du navire, ne peut rien prétendre sur le navire & le fret qu'après que l'assureur de la marchandise aura été entiérement indemnisé ; & si le propriétaire n'a pas fait l'abandon du navire & du fret, son assureur sera obligé de le faire, à défaut de paiement effectif, comme étant des objets spécialement affectés par cet article à l'indemnité du marchand chargeur : & c'est là un cas où il est beaucoup plus avantageux d'être assureur sur la marchandise que sur le navire.

Quant au propriétaire du navire assuré, qui a été obligé d'abandonner le navire & le fret pour se dispenser de répondre en plein des faits du maître, quoique dans l'hypothese, son assureur ne profite pas du navire, il n'est pas moins en droit de lui demander le paiement de la somme assurée sur le navire. C'est la suite de l'engagement qu'a contracté l'assureur en prenant pour son compte la baratterie de patron.



ARTICLE V.

LES dommages arrivés aux marchandiſes *par le vice propre*, par tempête, priſe, naufrage ou échouement; les frais faits pour les ſauver, & les droits, impoſitions & coutume, ſont auſſi avaries ſimples pour le compte des propriétaires.

LE dommage arrivé, *par le vice propre de la choſe*, ne peut jamais former qu'une avarie particuliere; & cela eſt tellement vrai, que l'aſſureur n'en eſt pas tenu, article 29 du tit. précédent, ni le prêteur à la groſſe, art. 12 du tit. 5.

Ils ſont bien obligés de répondre du dommage cauſé, par tempête, priſe, naufrage ou échouement; mais la perte n'ayant point eu pour objet le ſalut commun, ce n'eſt tout de même qu'une avarie particuliere qui ne tombe que ſur la choſe avariée, & ſur ceux qui ont intérêt comme propriétaires, aſſureurs ou prêteurs à la groſſe. Caſa Regis, *diſc.* 45, *n.* 7.

Il en eſt de même des frais faits pour ſauver les marchandiſes, parce que c'eſt une ſuite de naufrage ou échouement, comme le pillage eſt une ſuite de la priſe.

Pour ce qui eſt des droits auxquels les marchandiſes ſont ſujettes, royaux ou ſeigneuriaux, ou autres de quelque nature qu'ils ſoient, ce ſont des avaries tellement particulieres aux marchandiſes, que les aſſureurs n'en peuvent être tenus qu'autant que dans le lieu où le navire eſt obligé d'aborder & de faire ſa décharge, ils ſe trouveront plus conſidérables que ceux qu'il y auroit eu à payer dans le lieu de la deſtination du navire; & alors il n'y aura que l'excédant des droits à leur demander.

C'eſt encore une avarie ſimple que le dommage arrivé aux marchandiſes par le vice & mauvais état du navire. Stracha, *de nautis*, *part.* 3, *n.* 11. Sentence de Marſeille du 28 Octobre 1749 : mais cela n'empêche pas que l'aſſureur n'en doive répondre. Du reſte, la queſtion ſi le maître ou propriétaire du navire eſt tenu de garantir le dommage, dépend du point de ſavoir ſi le navire à ſon départ étoit en état de faire le voyage, ou s'il n'eſt devenu défectueux que par le mauvais temps & les coups de vent & de mer qu'il a eſſuyés dans la route.



ARTICLE VI.

LES choſes données *par compoſition aux pirates pour le rachat du navire & des marchandiſes*, celles jettées dans la mer, *les cables ou mâts rompus & coupés*, les ancres & autres effets abandonnés pour le ſalut commun, *le dommage fait aux marchandiſes reſtées dans le navire en faiſant le jet*, les panſemens & nourriture du matelot bleſſé *en défendant le navire*, & *les frais de la décharge* pour entrer dans un havre ou dans une riviere, *ou pour remettre à flot* un vaiſſeau, ſont avaries groſſes & communes.

TOUT ce qui eſt énoncé dans cet article eſt mis au rang des avaries groſſes & communes, parce que tout cela a été fait pour le ſalut commun; il eſt donc juſte que des pertes de cette nature ſoient ſupportées au ſol la livre, tant par le navire que par le chargement, puiſque par-là ils ont été ſauvés, & c'eſt le droit commun.

Mais ſi ces objets ſacrifiés pour le ſalut commun, n'ont pas empêché le navire de périr, par une ſuite naturelle & néceſſaire de la tempête qui a occaſionné le jet ou autre dommage, il n'eſt plus queſtion alors d'avaries communes ni de contribution; de ſorte que les marchandiſes qui pourront être ſauvées du naufrage, ne ſeront nullement tenues du paiement de celles qui auront été jettées ou endommagées. C'eſt la diſpoſition expreſſe de l'art. 15, du tit. ſuiv.

Par compoſition aux pirates. Pirate, ce terme ne doit pas être pris ici dans ſa ſignification rigoureuſe & étroite qui ne déſigne que les forbans & autres écumeurs de mer, dont le métier eſt de courir ſur tous les navires pour les piller, ſans être autoriſés par aucune puiſſance à faire la courſe. Il faut l'entendre de tout armateur en courſe avec commiſſion ou ſans commiſſion de Prince, & par conſéquent appliquer la premiere partie de cet article à tout ce qui eſt donné par compoſition en cas de priſe, pour engager le preneur à abandonner le reſte.

Pour le rachat du navire & des marchandiſes. Idem Loccenius, *de jure marit. lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 5, *fol.* 212; *ſuprà* art. 20, tit. du fret. Caſa Regis *diſc.* 46, *n.* 22. Quintin Weytſen, traité des avaries, pag. 17 & ſuiv. Il eſt entendu que ce qui eſt ainſi donné, eſt pour le rachat tant du navire que des marchandiſes en général; de maniere que le maître ni tout autre du navire, ne ſeroit pas recevable à dire que la compoſition n'a été faite que pour le navire ſans les marchandiſes, ou pour les marchandiſes ſans le navire; ou pour une certaine eſpece de marchandiſe. Il ſeroit trop dangereux d'avoir égard à de telles déclarations; c'eſt-là néceſſairement une perte qui doit être ſupportée en commun, que le navire arrive à bon port ou non. De maniere que s'il vient à faire naufrage dans la ſuite, ce qui en ſera ſauvé & des marchandiſes, devra contribuer au paiement de la valeur des choſes données pour le rachat; de même que dans le cas d'un jet qui a ſauvé le navire, il faut que ce qui eſt ſauvé du

naufrage poſtérieur, étranger à la cauſe du jet, contribue au paiement des choſes jettées aux termes de l'article 16 du tit. ſuivant; car la raiſon de décider eſt la même pour les deux cas. Et par identité de raiſon tout de même, les choſes données pour le rachat ne contribueront pas plus que les effets jettés, au paiement des dommages arrivés depuis le rachat ou le jet, ſuivant l'article 17.

S'il arrive que ſans compoſition, l'armateur corſaire ou pirate, pille & prenne les effets qu'il juge à propos, abandonnant le reſte, faudra-t-il alors regarder cette perte comme une avarie commune? Tout ce qu'on peut dire pour faire regarder le pillage comme une perte commune, c'eſt que ſi le corſaire n'eût pas trouvé plus à ſa bienſéance les marchandiſes qu'il a pillées, il en auroit pris d'autres, & qu'il eſt d'autant plus naturel de regarder ce pillage comme une compoſition, que ſans cela on pourroit maſquer une véritable compoſition du nom de pillage, comme s'il eût été fait au haſard; à quoi on peut ajouter, la crainte du manege & la connivence dont il eſt parlé dans l'art 2, chap. 6 du Guidon. *Idem* Loccenius, *infrà fol.* 225, Peckius & Vinnius ad Leg. Rhodiam, *fol.* 218, 219, & Weytſen, tit. des avaries, pag. 17 & ſuiv. *Loco ſuprà cit.* mais cela ne décide nullement & n'empêche pas l'application de la maxime *res perit domino*. C'eſt un malheur pour celui dont les marchandiſes ont été pillées.

Que le corſaire les ait préférés à d'autres, ou que le haſard les lui ait fait prendre, il ſuffit que cette perte n'ait pas été faite pour le ſalut commun, pour que ce ne ſoit qu'une avarie ſimple & particuliere. C'eſt au reſte la diſpoſition de l'art. premier du ch. 6 du Guidon, & la déciſion formelle de la loi 2, §. 3, *ff.* de *Leg. Rhodiâ*, où après ces mots, *Si navis à piratis redempta ſit, ſervius offilius & labeo, omnes debere conferre aïunt*, on trouve ceux-ci. *Quod verò prædones abſtulerint eum perdere cujus fuerint nec conferendum ei, qui ſuas mercedes redemerit.* Arrêt conforme du 8 Avril 1615, cité par Mornac, ſur cette même Loi, note 5, ſur l'art. 9 des jugemens d'Oleron. C'eſt auſſi le ſentiment de Loccenius, *de jure maritimo*, *lib.* 2, *c.* 8, *n.* 5, *fol.* 213 & *n.* 16, *fol.* 225, & la diſpoſition formelle de l'art. 4, tit. 8 du droit hanſéatique, *ubi* Kuricke, *fol.* 775; *idem* Caſa Regis, *diſc.* 46, *n.* 20 & 26.

Par-là ſe trouve établie bien nettement la diſtinction entre les effets pillés, & ceux qui ont été donnés par compoſition pour le rachat du navire & des marchandiſes; & comme notre article ne parle que de la compoſition pour le rachat, il eſt tout naturel de penſer, qu'admettant la diſtinction, il a regardé le pillage comme avarie ſimple & particuliere. Mais les aſſureurs des marchandiſes pillées ne ſont pas moins tenus d'en ſupporter la perte; auſſi l'art. 26 du tit. précédent, met-il préciſément le pillage au rang des périls maritimes qui regardent les aſſureurs. *V. ſuprà* ce qui a été obſervé ſur ce même article.

Les cables & mâts rompus ou coupés. Tout cela doit être pris dans le ſens de l'article, qui eſt que tout cela ſe faſſe pour le ſalut commun, *leg.* 3, ff. de *lege Rhodiâ*, autrement ce ſeroit le cas de l'art. 4; c'eſt-à-dire, que ce ne ſeroit que des avaries particulieres, quoique cauſées par tempête ou autre fortune de mer, art. 12 de l'Ordonnance de Wisbuy, note 5, ſur l'art. 9 des jugemens d'Oleron.

Ce ſera de même avarie commune, ſi pour éviter de tomber entre les mains

des corſaires, il faut couper les cables & abandonner les ancres, jetter des marchandiſes & uſtenſiles du navire, ou ſi faiſant force de voiles pour ſe ſauver de la priſe, les mâts ſe rompent, les voiles & cordages ſont emportés, &c. Art. 21 du ch. 5 du Guidon.

Mais il eſt à remarquer que tout cela doit ſe faire de l'avis de l'équipage, conformément aux art. 1 & 2 du tit. ſuivant. Ce qui eſt fondé ſur la loi 2, §. *1*, *dicto tit.* ff. de *leg. Rhodiâ.* Le tout *ad eam finem*, *ut vita*, *navis & reliqua bona ſalva evadant*, dit Caſa Regis, *diſc.* *45*, *n.* *2*, & *diſc* *121*, *n.* *1*, en quoi il eſt d'accord avec tous les autres Auteurs.

On conçoit bien que cela n'arrive jamais que dans un cas preſſant. Il y a des auteurs en aſſez grand nombre, qui exigent que le péril ſoit évident, & le naufrage ou la priſe manifeſte; mais cela eſt outré, il ſeroit imprudent d'attendre la derniere extrêmité, parce qu'on pourroit ſe trouver ſans reſſources. Statut de Lubec, ch. 3, n. 3.

Le dommage fait aux marchandiſes reſtées dans le navire en faiſant le jet. *Leg.* 4, §. *2*, ff. *de leg. Rhodiâ* & cela eſt abſolument de droit commun de l'aveu de tous les auteurs. *Idem* l'art. 22 du ch. 5 du Guidon; mais l'art. 23 porte qu'il en ſera autrement du dommage que le jet aura fait au corps du navire, ſur quoi voir l'art. 14 du tit. ſuivant.

En défendant le navire. Ordonnance de la Hanſe Teutonique, art. 35. Kuricke, *ad jus Hanſeaticum*, *tit.* 14, *art.* *3*, *fol.* *8*24. C'eſt-à-dire, en combattant pour éviter d'être pris par l'ennemi, ſans diſtinguer en ce cas, ſi le matelot eſt bleſſé les armes à la main, ou s'il ne l'eſt qu'en faiſant la manœuvre. Mais s'il eſt bleſſé hors le combat, en faiſant le ſervice & la manœuvre ordinaire, les frais de ſes panſemens & nourriture ne peuvent paſſer pour avaries communes, attendu qu'il n'a pas reçu ſa bleſſure pour le ſalut commun. Cela n'empêche pas toutefois qu'il ne doive être panſé & nourri aux dépens du navire, ſuivant l'art. 11, tit. 4 ci-deſſus. *Idem*, l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique, art. 39. Cette même Ordonnance, art. 35, *ſuprà*, ajoute que ſi le matelot en défendant le navire, eſt eſtropié de maniere qu'il ne puiſſe plus travailler, il aura du pain ſa vie durant.

Et les frais de la décharge, *&c.* *Idem*, l'art. 28 dudit chap. 5 du Guidon, & les art. 55 & 56 de l'Ordonnance de Wiſbuy, lorſqu'il s'agit de ſoulager un navire trop chargé pour entrer dans un port ou dans une riviere, où il eſt néceſſaire d'arriver pour ſe garantir du naufrage ou de priſe, ou lorſqu'il eſt queſtion de remettre à flot le navire, qui ne ſauroit ſe relever ſans la décharge des marchandiſes. Mais hors le cas de la crainte d'un naufrage ou de priſe; par exemple, ſi le navire eſt arrivé dans la rade du port de ſa deſtination, & que dans ce port il ſoit d'uſage de décharger les marchandiſes dans des alleges, parce que le navire ne peut entrer dans le havre avec ſon chargement, les frais de cette décharge ne regardent que ceux à qui appartiennent les marchandiſes chargées dans des alleges, & non-ſeulement on peut les conſidérer comme avaries groſſes & communes, quoique les marchandiſes viennent à périr, mais encore il n'y en a pas de répétition contre les aſſureurs : ſauf à leur demander néanmoins raiſon de la perte de ces marchandiſes dans le tranſport par les alleges, s'ils ont pris ſur eux les riſques juſqu'à ce que les marchandiſes fuſſent deſcendues ſur le quai.

Ou pour remettre à flot le vaiſſeau. Idem, l'art. 55 de l'Ordonnance de Wisbuy, & Cleirac, ſur l'art. 4 des Jugemens d'Oleron, n. 4, pag. 18.

Il faut ajouter que, ſi, pour éviter une perte totale, le naufrage étant éminent, le capitaine prend le parti de faire échouer le navire, le dommage que le vaiſſeau aura ſouffert, & cauſé par-là, ſera avarie groſſe & commune. Conſulat, chap. 192, 193; Rocus, p. 62, 234 & 300; Caſa Regis, *diſc.* 45, *n.* 60 *& ſeq.*

De même en cas d'échouement pour éviter d'être pris, les frais pour relever le navire, ou pour le recouvrer, ayant été abandonné; de même encore les frais faits pendant le ſéjour du navire refugié dans un port ou ſous une citadelle, ſont avaries communes, puiſque tout cela s'eſt fait pour le ſalut commun.

Par identité de raiſon, le dommage ſouffert par le navire & par quelques marchandiſes, en combattant pour éviter la priſe, eſt auſſi avarie commune, quoique Kuricke, *ad jus Hanſeaticum*, art. 3, tit. 14, *in fine*, 824; Targa, pag. 322, & Caſa Regis, *diſc.* 46, n. 43, ſoient d'avis contraire.

ARTICLE VII.

LA nourriture & les loyers des matelots d'un navire arrêté en voyage par ordre du Souverain, ſeront auſſi réputés avaries groſſes, ſi le vaiſſeau eſt loué par mois; & s'il eſt loué au voyage, ils ſeront portés par le vaiſſeau ſeul, comme avaries ſimples.

A la lecture de cet article on eſt tout étonné de la diverſité des déciſions qu'il renferme, parce que l'eſprit ne conçoit point la raiſon de différence.

En effet, lorſque le navire eſt loué ou frété au mois, & qu'il eſt arrêté par ordre du Souverain (ce qui ne ſignifie que l'arrêt de Prince en général) s'il eſt juſte que la nourriture & les loyers des matelots durant ce temps-là, ſoient ſupportés comme avaries groſſes & communes par le navire & les marchandiſes, pourquoi en ſeroit-il autrement, le navire étant frété au voyage? Cependant il eſt réglé dans la ſeconde partie de cet article, que cette augmentation de dépenſe doit tomber comme avarie ſimple ſur le vaiſſeau ſeul.

La ſurpriſe augmente encore lorſqu'on rapproche de cet art. le 16 du titre du fret, où il eſt décidé que ſi le vaiſſeau eſt arrêté pendant le voyage par ordre du Souverain (ce qui eſt préciſément l'eſpece de celui-ci), « il ne ſera » dû ni fret pour le temps de la détention, s'il eſt affrété au mois, ni augmentation de fret, s'il eſt loué au voyage; mais que la nourriture & les » loyers des matelots pendant le même temps de la détention, ſeront réputés avaries. » Car cette conjonction adverſative *mais*, venant à la ſuite d'une diſpoſition qui rend égale dans les deux cas la condition du propriétaire du navire & du marchand chargeur, porte naturellement à l'eſprit qu'il en doit être de même pour la maniere de ſupporter la dépenſe de la nourriture des loyers des matelots, durant le même temps de la détention du navire; de

de ſorte que ceſſant la diſpoſition du préſent article, il n'eſt perſonne qui oſât faire la diſtinction qu'on y trouve.

Qu'importe, dira-t-on, il n'y a pas pour cela de contradiction entre les deux articles, dès que le 16 du tit. du fret, s'eſt contenté de déclarer que la nourriture & les loyers des matelots, pendant le temps de la détention, dans l'un & l'autre cas, ſeront réputés avaries, ſans ajouter *groſſes & communes.* Ce dont on pourroit ſe plaindre ſeulement, c'eſt que la qualification de l'avarie y ait été omiſe : mais elle eſt marquée & diſtinguée bien nettement dans le préſent article, ainſi cela ſuffit, & il faut s'en tenir là.

Mais plutôt ne ſeroit-ce point là une ſubtilité ? Car, enfin, l'art. 16 dont il s'agit, confondant & mettant dans la même catégorie le cas du navire loué au mois, & celui du vaiſſeau frété au voyage; & en conſéquence décidant par le même principe, qu'au premier cas il ne ſera pas dû de fret, & qu'au ſecond il n'y aura pas d'augmentation de fret durant tout le temps de la détention, il eſt évident & inconteſtable que l'avarie, dont il parle par exception, ſe rapporre aux deux cas ; & par conſéquent qu'elle eſt, ou commune pour les deux cas, ou ſimple auſſi pour les deux cas : & alors, quelque parti que l'on prenne, une des deux déciſions de notre article ſera indubitablement contradictoire avec ledit article 16.

N'y eût-il même que cet art. 7, il ne ſeroit pas moins vrai de dire que ſa derniere diſpoſition eſt en contradiction avec la premiere, les deux cas dépendant abſolument du même principe de déciſion.

Il eſt vrai que l'art. 5, tit. de l'engagement des matelots, qui eſt auſſi pour le même cas d'arrêt de Prince, contient une diſtinction analogue à celle de notre préſent article 7; en ce qu'il y eſt décidé que le loyer des matelots engagés au mois, courra par moitié pendant le temps de l'arrêt, & que celui des matelots loués au voyage ne ſera payé qu'aux termes de leur engagement; c'eſt-à-dire, qu'au prix convenu à forfait.

Mais pour juſtifier la diſtinction portée par notre article, recourir à celle dudit art. 5, c'eſt vouloir ſauver une contradiction par un autre ; car enfin, le matelot n'eſt ni plus ni moins favorable, lorſqu'il eſt engagé au voyage que lorſqu'il eſt au mois. On a pas cru, dans ce malheureux cas, devoir changer le propriétaire du navire du paiement des gages en plein ; & d'un autre côté il n'étoit pas naturel que le matelot ſervît durant tout le temps de l'arrêt du navire pour ſa ſeule nourriture. Si donc par tempérament d'équité, il a paru convenable de faire gagner au matelot, par forme d'indemnité, la moitié de ſes loyers durant la détention, lorſqu'il eſt engagé au mois quoique le navire ne faſſe pas plus de fret étant loué au mois qu'au voyage, pourquoi ne lui avoir pas accordé tout de même un dédommagement à proportion, lorſqu'il eſt engagé au voyage ? C'eſt pour cela auſſi que ſur ledit art. 5, on a dit qu'il y avoit contradiction, & qu'il étoit en défaut.

Cependant cette diſtinction, toute irréguliere qu'elle eſt, ſur le pied que les choſes ſont aujourd'hui, intéreſſe auſſi peu les matelots, que celle de notre article 7, eſt préjudiciable aux propriétaires des navires, en cas d'arrêt de Prince, attendu que l'engagement des matelots au voyage, eſt auſſi rare que l'affrétement au mois.

De cette maniere le matelot n'eſt plus expoſé à ſouffrir de la diſpoſition

dudit art. 5, puisqu'il ne s'engage plus au voyage, tandis que le propriétaire de navire, vis-à-vis des marchands chargeurs, ne peut plus au contraire se trouver dans le cas de leur faire supporter une partie de la nourriture & des loyers des matelots, par la raison que l'usage des affrétemens au mois à cessé.

Il faut avouer, pourtant, qu'à raison de l'injustice faite aux matelots par l'art. 5, lorsqu'ils sont engagés au voyage, le propriétaire du navire aussi loué au voyage, souffre moins de distinction de notre article, puisqu'alors il n'a aucune augmentation de gages à payer, quoique l'article suppose le contraire, en quoi il est encore en défaut; mais reste toujours qu'il supporte seul la dépense de la nourriture des mêmes matelots, tandis que s'il leur étoit dû une augmentation de gages, ce qui se rencontreroit s'ils étoient engagés au mois, les marchands chargeurs contribueroient à ce double objet, comme à une avarie grosse, dans le cas où le navire seroit aussi frété au mois.

Il n'est donc pas possible, quelque combinaison que l'on fasse, de concilier ces trois articles, de maniere à les sauver du reproche de contradiction, aussi-bien que d'injustice au fonds, tant à l'égard des matelots en opposition avec le propriétaire du navire, que contre celui-ci, en concours avec les marchands chargeurs.

Malgré cela, néanmoins, la loi étant portée, & en termes si clairs, qu'il n'est pas possible d'en méconnoître le sens; il faut s'y soumettre & dire, en conséquence, que si dans l'espece, le vaisseau est loué par mois, la dépense pour la nourriture & les loyers des matelots sera supportée comme avarie commune, en observant toutefois qu'alors il n'y aura que la demi-solde, & même qu'il n'y aura aucune augmentation des gages pour les matelots, s'ils sont engagés au voyage.

Si au contraire le vaisseau est frété au voyage, la même dépense sera pour le vaisseau seul comme avarie simple, avec cette différence, que si les matelots sont aussi engagés au voyage, le propriétaire en sera quitte alors pour le paiement de leur nourriture; au lieu que s'ils sont engagés au mois, il leur paiera outre leur nourriture la demi-solde durant tout le temps de la détention du navire.

Voilà bien des distinctions embarrassantes & compliquées, que l'on auroit pu éviter, en supprimant cet art. 7 & en rendant, dans l'art. 5 du tit. de l'engagement des matelots, leur condition égale, aussi bien dans le cas de leur engagement au voyage, que dans celui de leur engagement au mois.

Il y a apparence que dans les trois articles en question, l'on a voulu adoucir la question du débiteur.; savoir, dans l'art. 5, celle du propriétaire du navire, débiteur des gages envers les matelots; & dans l'article 16, de même que dans celui-ci, celle des marchands chargeurs, débiteurs du fret: mais en prenant un tempérement d'équité, pour l'un & l'autre cas, comme cela étoit juste au fonds, il falloit donc suivre exactement la regle de proportion aussi dans les deux cas.



ARTICLE VIII.

Les lamanages, touages, pilotages pour entrer dans les havres ou rivieres, ou pour en fortir, font menues avaries, qui fe paieront un tiers par le navire, & les deux autres tiers par les marchandifes.

Les frais qui font le fujet de cet article, font déclarés menues avaries, & toutefois groffes & communes, fans diftinguer fi ces frais font ordinaires ou extraordinaires; & il faut s'en tenir là quoique les articles 1 & 2, dans la notion qu'ils donnent des avaries, & dans la diftinction qu'ils font entre les avaries particulieres & les avaries communes, ne parlent que des dépenfes extraordinaires, & qu'ainfi ils femblent déterminer le fens des autres articles où il eft queftion de dépenfes. Cela eft vrai auffi en ce qui concerne les affureurs; mais entre le propriétaire ou maître du navire & les marchands chargeurs, c'eft autre chofe.

En cette partie, notre article qui a pour objet la répartition de ces menues avaries ou dépenfes, fur le navire & les marchandifes, abftraction faite de l'intérêt des affureurs, ne fuppofe donc point que ces frais de lamanage aient été extraordinaires; c'eft-à-dire, que ce foit la crainte d'un naufrage ou d'être pris, qui les ait caufés, en obligeant le maître de changer de route & d'entrer dans un port ou dans une riviere, en attendant la ceffation du danger, pour reprendre enfuite fa route. Il faut au contraire l'entendre dans tous les cas où ces frais font à payer, auffi bien dans la navigation la plus heureufe que dans celle qui aura été traverfée par des accidens.

C'eft ainfi, au refte, que s'en explique l'art. 12, chap, 5 dn Guidon, dans Cleirac, pag. 257. A l'égard de la répartition, il veut auffi qu'on fe regle fur la valeur des marchandifes du navire ou du fret, pour faire fupporter ces frais, ou par deux tiers, ou par moitié, ou enfin au fol la livre; mais comme cela auroit été trop embarraffant, pour un objet de fi peu de conféquence; notre article à fort à propos fimplifié l'opération, en décidant que les marchandifes fupporteroient les deux tiers de ces frais, & le navire l'autre tiers. V. l'Ordonnance de Wisbuy, art. 44, 56, 59 & 60; Cafa Regis, *difc.* 45, *n.* 19 *& feq.*

Par rapport aux affureurs, ils n'eft pas douteux que ces frais ne les regardent nullement, s'ils font ordinaires; mais s'ils font extraordinaires fuivant la notion qui vient d'en être donnée, ils doivent les fupporter, & c'eft ainfi qu'il faut interpréter l'art. 30 du tit. précédent, *ubi vide.*

Suivant le même Guidon, art. 14, le lamanage eft le fervice que rendent à un navire voulant entrer dans un port ou dans une riviere, les barques ou petits bâtimens qui vont au-devant avec les inftrumens propres à hâler le navire & à diriger fa marche pour lui faire éviter les dangers qui font fur fa route.

Les conducteurs de ces barques ou bateaux, font appellés lamaneurs, fuivant l'auteur des notes fur cet article, à caufe du travail de leurs mains; & l'art. 23 des Jugemens d'Oleron, les nomme *locmans*; c'eft-à-dire, hommes habitans fur les lieux.

L'article 16 du même Guidon, parlant du touage, dit que c'eſt proprement ce qui eſt payé dans les rivieres pour hâler les navires & les conduire toujours au fil de l'eau ; mais on toue pareillement les navires en mer, & c'eſt ce qu'on appelle les remorquer, les mener à la remorque.

Enfin, l'art. 13 parlant du pilotage, dit que c'eſt le droit qui ſe paie aux pilotes que prennent les maîtres de navires pour entrer dans les ports, ou en ſortir avec ſûreté, & pour éviter les dangers qui ſe trouvent ſur les côtes.

Ces ſortes de pilotes ſont nos pilotes côtiers que l'Ordonnance appelle auſſi lamaneurs ou locmans, parce qu'ils ſont pratiques des côtes de leur diſtrict, dont ils connoiſſent ou ſont cenſés connoître tous les dangers, quoiqu'ils faſſent ſouvent des fautes ou des mépriſes capitales dans l'exercice de leurs fonctions.

Le maître doit nourrir le pilote lamaneur, tant qu'il le garde à ſon bord, & cette nourriture n'entre point en avarie. V. les notes ſur les art. 23 & 24 des Jugemens d'Oleron, n. 5, p. 90 & 91 ; ce qui s'entend ſi le pilotage n'entre point en avarie commune.

ARTICLE IX.

Les droits de congé, viſite, rapport, tonnes, baliſes & ancrages, ne ſeront point réputés avaries, mais ſeront acquittés par les maîtres.

Je penſe que cet article ne doit s'entendre, comme le précédent, que du cas où ces droits ſont ordinaires ; c'eſt-à-dire, lorſqu'ils ne ſont pas occaſionnés de nouveau par la tempête ou autre fortune de mer, & que s'ils ſont extraordinaires, non ſeulement ils doivent être ſupportés par les aſſureurs, comme les frais dont il eſt queſtion dans l'article précédent, mais encore qu'ils deviennent avarie commune, l'entrée du navire dans un port ou dans une riviere, ayant pour cauſe alors le ſalut commun. Cependant ſi le navire y faiſoit ſa décharge, ce ſeroit au maître à les payer ſeul, ſuivant la diſpoſition de cet article, puiſque rendu au lieu de ſa deſtination, il auroit fallu qu'il les eût payés tout de même, ſans en pouvoir demander la répartition par contribution, ni le rembourſement aux aſſureurs.

Pour prévenir toute diſcuſſion entre les propriétaires ou les maîtres de navires & les marchands chargeurs, au ſujet des menues avaries dont il eſt parlé, tant dans cet article que dans le précédent ; c'eſt-à-dire, pour éviter la diſtinction de cas ou ces menues avaries devroient être ſupportées en commun, de ceux ou elles ne devroient tomber que ſur les navires, de même que pour ſe décharger de l'embarras de la répartition des deux tiers entre les marchands chargeurs, l'uſage s'eſt établi depuis long-temps de paſſer une certaine quotité, outre le fret aux propriétaires des navires, pour les indemniſer de ces menues avaries, ſans diſtinguer ſi elles ſont ordinaires ou extraordinaires ; & en pluſieurs ports où l'entrée des navires chargés eſt difficile & dangereuſe, l'on y a joint auſſi l'indemnité des frais extraordinaires de décharge des marchandiſes. En conſéquence, la formule des connoiſſemens eſt telle par tout, qu'après

la ſtipulation du fret, il eſt toujours ajouté, *outre les avaries aux us & coutumes de la mer*, ou d'autres termes équivalens : cet uſage eſt tellement accrédité, que ſi les marchandiſes étoient chargées dans un navire ſans connoiſſement, je ne doute nullement que le fret n'en fût dû ſur le pied des autres marchandiſes chargées par connoiſſement, avec les avaries aux us & coutumes de la mer.

Comme les droits à payer par les navires ne ſont pas les mêmes dans tous les ports, & qu'il en eſt où la décharge des marchandiſes coûte plus qu'en d'autres, il n'eſt pas étonnant que, ſuivant la différence des ports, la fixation de l'indemnité accordée au-delà du fret ſoit auſſi différente.

Surquoi, néanmoins, il y a aſſez d'uniformité & de concordance, c'eſt au ſujet du cabotage François, où il paroit que l'on paſſe communément pour les avaries dix pour cent de fret, ſans autre examen à perte ou gain. Mais les etrangers ne s'en tiennent à cette fixation qu'autant qu'ils y trouvent leur indemnité, autrement ils fourniſſent leur état des frais & de dépenſe dont ils demandent les deux tiers aux marchands chargeurs, dans lequel état de frais ils font entrer, non-ſeulement les objets énoncés par le précédent article, mais encore ceux de l'article préſent, en y ajoutant encore tout ce qui leur en coûte, excepté pour vituailles, dans tous les ports où ils ſont obligés de relâcher ſur la route. Il en eſt même qui ſont dans l'uſage de ſtipuler juſqu'à trente-trois pour cent du fret; mais ſans convention expreſſe à ce ſujet, leur condition eſt la même que celle des autres; c'eſt-à-dire, qu'ils n'ont que les dix pour cent, ſi mieux ils n'aiment fournir l'état de leur miſes, pour en prétendre les deux tiers.

Quant aux voyages de long cours, l'uſage eſt à la Rochelle de faire payer par chaque marchand chargeur, outre le fret, quatre ſols du cent peſant pour les ſucres, cinq ſols pour les indigos & les cafés, ſix ſols pour les cotons, &c.

A Bordeaux c'eſt cinq pour cent du prix du fret, autrement le ſol pour livre; & ce qu'il y a de ſingulier, c'eſt que l'armateur, indépendamment de cette augmentation du fret, exige les frais de la décharge des marchandiſes réglés par l'uſage *à tant* par barrique, caiſſe ou ballot, &c.

On prétend qu'au Havre de Grace il y a pour les avaries & frais de décharge, dix pour cent du fret, & qu'à Marſeille il y a même douze pour cent.

Cela eſt bien fort pour ces trois endroits; cependant il n'y auroit rien a dire ſi les propriétaires des navires de ces ports diminuoient le prix du fret à proportion. Mais quand on voit qu'ils prennent autant de fret que les navires des autres ports où il n'y a pas les mêmes prétendues indemnités à payer, quoique les dépenſes ſoient les mêmes ou à peu près, on ne peut s'empêcher de regarder cet uſage comme très-onéreux au commerce, & par conſéquent comme injuſte & abuſif.

Qu'il y ſoit toléré néanmoins, à la bonne heure, puiſque les marchands chargeurs ſont cenſés s'y être ſoumis en acceptant les connoiſſemens; mais ſavoir, ſi, ſous prétexte que des marchands ont chargé dans un navire de Bordeaux, avec ſoumiſſion de payer les avaries aux us & coutumes de la mer, ils ſont obligés de payer les cinq pour cent du prix du fret, que le navire faſſe ſa décharge à Bordeaux ou dans un autre port, ou s'ils ſont quittes en payant les avaries ſuivant l'uſage du port où ſe fait la décharge ?

Cette queſtion s'eſt préſentée tout récemment en ce Siege au ſujet du navire

le Fortuné, de Bordeaux, armateurs les sieurs Risteau. Le navire chargé à Saint-Domingue, étoit véritablement destiné pour Bordeaux; mais comme en temps de guerre on aborde où l'on peut, tous les connoissemens portoient *pour Bordeaux ou autre port où se feroit la droite décharge.*

A l'arrivée du navire dans le port de la Rochelle, les armateurs, sans consulter les marchands chargeurs ou leurs correspondans, y firent décharger les marchandises; par conséquent sans convention formelle pour les cinq pour cent du fret, ne doutant pas, disoient-ils, que le paiement leur en fût fait sans difficulté, à l'exemple de ce qui s'étoit déjà pratiqué pour quatre autres navires Bordelois déchargés de même ailleurs qu'à Bordeaux.

Après la décharge entiere, ils demanderent aux marchands chargeurs, au nombre de plus de quarante, le paiement du fret stipulé, & ils y joignirent les cinq pour cent. Ceux-ci offrirent sur le champ le fret; mais ils refuserent les cinq pour cent, & soutinrent que la décharge s'étant faite dans ce port, ils ne devoient les avaries que conformément à l'usage de ce même port; c'est-à-dire, qu'à raison de quatre sols du cent pesant, &c.

La question se réduisoit donc au point de savoir si les avaries étoient dues suivant l'usage établi dans le port de la décharge, ou en conformité de celui de Bordeaux, à cause que le navire était Bordelois, & qu'il devoit retourner à Bordeaux.

Si, dans les cinq pour cent du fret, les frais de décharge des marchandises étoient compris à Bordeaux, comme à la Rochelle ils le sont avec les avaries, il n'y auroit peut-être pas eu de difficulté à décider suivant l'usage de notre port, puisque les armateurs auroient par-là été suffisamment indemnisés, n'ayant pas eu à payer les mêmes frais que s'ils avoient déchargé à Bordeaux. Mais à Bordeaux, les frais de décharge étant portés en compte aux marchands chargeurs, outre les cinq pour cent du fret, c'est delà que partoit la difficulté, attendu qu'on pouvoit considérer ces cinq pour cent comme un supplément ou accessoire du fret, tout-à-fait indépendant de l'indemnité due pour les frais extraordinaires de décharge.

Pour appuyer cette opposition, on disoit que le navire étant de Bordeaux, & devant naturellement y retourner faire sa décharge, il étoit évident que le capitaine en stipulant les avaries aux us & coutumes de la mer, avoit entendu qu'elles seroient payées suivant l'usage de Bordeaux, à raison de cinq pour cent du fret; non-seulement parce qu'il se proposoit d'y conduire son navire en exécution de l'art. 2 des Lettres-Patentes de 1717, mais encore parce que sans cela sa stipulation seroit devenue illusoire ou sujette à réduction, le cas arrivant qu'il abordât un autre port, qu'il y fît sa décharge, & que dans le port il n'y eût rien de réglé à part pour l'indemnité des avaries, ou que la quotité fût au-dessous de cinq pour cent du fret.

On ajoutoit que quoique dans l'origine la quotité des cinq pour cent du fret n'eût été introduite dans l'usage que pour tenir lieu des avaries ordinaires, elle étoit devenue néanmoins dans la suite une partie accessoire du fret, qui, par conséquent n'en pouvoit plus être séparée; de maniere qu'en toute stipulation de fret pour Bordeaux, il étoit entendu que ce fret étoit composé de la somme convenue, & des cinq pour cent de cette même somme.

De la part des défendeurs, on répondoit que ce raisonnement seroit sans réplique si dans les connoissemens la destination du navire eût été précisément

& uniquement pour Bordeaux, parce qu'alors le capitaine auroit été censé stipuler les avaries suivant l'usage particulier de Bordeaux; mais qu'ayant indiqué, pour le lieu de la décharge, Bordeaux ou tout autre port, & par-là ayant prévu que la décharge pourroit se faire dans un autre port que Bordeaux, il devoit être présumé n'avoir stipulé les avaries que conformément à l'usage du port où se feroit la décharge, ou en tout cas que c'étoit sa faute de ne s'être pas mieux expliqué, étant le maître de le faire; c'est-à-dire, de n'avoir pas ajouté que les avaries seroient payés aux us & coutumes de Bordeaux, en quelque port que se fît la décharge.

Ils ajoutoient que leur refus de payer les cinq pour cent du fret, étoit d'autant mieux fondé, qu'en offrant de payer quatre sols du cent pesant, suivant l'usage du port de la Rochelle, ils offroient tout à la fois les avaries & les frais de décharge, puisque tout étoit compris dans ces quatre sols; au moyen de quoi ils exécutoient la clause des avaries autant qu'on pouvoit le faire valoir contr'eux, comme ne devant s'entendre qu'aux us & coutumes du lieu de la décharge; que l'exemple des quatre autres navires Bordelois déchargés ici & ailleurs, dont les marchandises avoient payé outre le fret de cinq pour cent, ne pouvoit tirer à conséquence contr'eux, attendu que cela s'étoit fait par convention précise avant la décharge, & que dans l'espece il n'y en avoit point eu; qu'ainsi les demandeurs n'avoient pour eux ni titre ni convention verbale pour appuyer une prétention injuste de sa nature, & qui ne pourroit se soutenir qu'autant que les marchands chargeurs se seroient soumis au paiement des cinq pour cent du fret, suivant l'usage de Bordeaux.

Ils disoient encore que si le navire fût allé faire sa décharge au Havre de Grace, les demandeurs n'auroient pas manqué d'abandonner alors l'usage de Bordeaux pour s'en tenir à celui du Havre, comme leur étant plus avantageux; d'où ils concluoient que la clause des avaries devoit naturellement être réglée par l'usage établi dans le port de la décharge. Ils alléguoient enfin que les cinq pour cent du fret ne pouvoient jamais être dus que dans le cas de la décharge du navire à Bordeaux, que c'étoit beaucoup même qu'on y tolérât un usage aussi injuste, sans une convention formelle; & pour preuve de l'injustice, ils demandoient à quel titre & pourquoi l'armateur prétendoit les cinq pour cent d'un fret exhorbitant en temps de guerre sur les mêmes marchandises qui, en temps de paix, ne payoient qu'un fret cinq à six fois moins fort.

Les armateurs demandeurs répliquoient de leur côté que leur capitaine ne pouvoit avoir stipulé les avaries que relativement à l'usage de Bordeaux, puisque le navire étoit destiné pour ce port par préférence à tout autre, & qu'il ne connoissoit pas l'usage des autres ports; qu'il étoit bien plus naturel après tout de se conformer, pour le réglement des avaries en question, à l'usage du port d'où est le navire, & où il doit retourner, qu'à celui des ports où il peut aller fortuitement ou par nécessité faire sa décharge, suivant la permission qui en est accordée en temps de guerre, par dérogation aux Lettres-Patentes de 1717, attendu qu'en prenant ce parti, la convention demeure fixe, sans être sujette aux variations que la cupidité pourroit occasionner, en préférant pour la décharge un port où l'armateur trouveroit mieux son compte; que si la convention par rapport aux avaries devoit dépendre de l'usage du port où se feroit la décharge, tout armateur de Bordeaux, pour conserver ces cinq pour cent, ne voudroit plus faire décharger son navire ailleurs qu'à Bordeaux, à quoi les

marchands chargeurs ne pourroient s'oppoſer, quelque préjudice qu'ils en ſouffriſſent; qu'ainſi dans cette occaſion les défendeurs, par leur reſiſtance, travailloient contre le bien du commerce, en même-temps qu'ils ſe roidiſſoient contre une ſtipulation faite de bonne foi par le capitaine: convention par conſéquent qu'il falloit exécuter de même, en quelque lieu que le navire fit ſa décharge, d'autant plutôt que par événement les marchands chargeurs ne pouvoient jamais y perdre, & qu'au contraire ils devoient y gagner, au moyen de la plus prompte délivrance qui leur étoit faite de leurs marchandiſes.

Enfin, que les défendeurs avoient d'autant plus mauvaiſe grace à diſputer les cinq pour cent, qu'au moyen de l'apparition des Anglois ſur nos côtes, au mois d'Avril dernier, il avoit fallu faire remonter le navire dans la riviere, où il avoit reſté un mois; ce qui avoit cauſé une augmentation conſidérable de dépenſe, dont eux, armateurs, auroient pu demander les deux tiers comme avarie commune, ou du moins les frais de décharge des marchandiſes, ſuivant le même uſage de Bordeaux, outre & par-deſſus les cinq pour cent; mais que par condeſcendance, & parce que d'ailleurs, au ſujet des quatre autres navires Bordelois, il n'avoit été queſtion que des cinq pour cent du fret, ils avoient bien voulu auſſi s'en tenir là, dans la vue d'éviter un procès, à quoi néanmoins ils n'avoient pu réuſſir.

Tels étoient à peu près les moyens allégués de part & d'autre; ſur quoi Sentence eſt intervenue le 19 Juillet 1758, par laquelle les marchands chargeurs, vu leurs offres de payer les avaries & frais de décharge, ſuivant l'uſage de ce port de la Rochelle, ont été renvoyés & déchargés de la demande des cinq pour cent du fret, avec dépens.

Il auroit peut-être été plus régulier de chercher à s'aſſurer, avant faire droit, des motifs de l'uſage de Bordeaux, par rapport aux cinq pour cent du fret; mais on a préſumé que ces cinq pour cent du fret qui ſont d'uſage à Bordeaux, ne ſont point proprement une augmentation, un acceſſoire de fret, & qu'ils n'ont été établis dans le principe que pour indemniſer l'armateur des avaries ordinaires outre les frais de décharge des marchandiſes; d'où l'on a conclu qu'afin que ces cinq pour cent fuſſent dus, il falloit que le navire fit ſa décharge à Bordeaux, & que s'il la faiſoit dans un autre port, c'étoit à l'uſage de cet autre port qu'il falloit uniquement ſe conformer, ſans que l'armateur eût rien à dire, puiſque la rétribution qui lui étoit accordée dans ce port le dédommageoit pleinement de ſes frais extraordinaires.

C'eſt-là, en effet tout ce qu'il peut prétendre, dans la ſuppoſition que les cinq pour cent du fret ne ſont point à Bordeaux un acceſſoire, une condition eſſentielle & inſéparable de la ſtipulation du fret, mais un ſimple dédommagement des avaries: à la vérité ils trouveroit un dédommagement bien plus ample à Bordeaux qu'à la Rochelle au moyen de cinq pour cent; mais c'eſt ſon affaire, ſi ſon capitaine n'a pas ſtipulé expreſſément dans le connoiſſement ces cinq pour cent, ou s'il a déchargé à la Rochelle ſans convenir avec les marchands chargeurs que les cinq pour cent lui ſeroient payés comme s'il eût déchargé à Bordeaux.

En un mot, il ne lui faut qu'une indemnité des menues avaries; elle eſt fixée à la Rochelle, lieu où la décharge s'eſt faite, il faut donc qu'il s'en contente. Ce parti d'ailleurs eſt plus uniforme & en même-temps plus juſte, puiſ-
qu'il

qu'il ne s'agit que d'une indemnité, laquelle augmente ou diminue, ſuivant que la décharge eſt plus ou moins coûteuſe dans un port que dans un autrre.

Au fonds, à ſuppoſer toujours que les cinq pour cent ne ſoient pas un acceſſoire du fret, & qu'ils ne ſoient accordés à Bordeaux que pour indemniſer l'armateur des menues avaries, il eſt même étonnant que l'uſage en ſoit toléré en temps de guerre, où le fret eſt quatre fois plus conſidérable qu'en temps de paix. Cependant qu'on l'y autoriſe, à la bonne heure, ſur les marchandiſes qui y ſeront déchargées, mais qu'on ne prétende pas l'étendre aux autres ports qui ont d'autres uſages, encore moins au port de la Rochelle, dont l'uſage eſt d'autant plus reſpectable en cette partie, qu'il eſt plus conforme au bien du commerce, en tant qu'il diminue les droits à payer par les marchands chargeurs, & qu'il n'accorde aux armateurs que le ſimple dédommagement qu'ils peuvent légitimement demander.

Il y a apparence, au reſte, que la queſtion ne ſe préſentera plus à l'avenir, & que dorénavant les capitaines de Bordeaux auront ſoin de ſtipuler dans leurs connoiſſemens les cinq pour cent du fret ou les avaries aux us & coutumes de Bordeaux, en quelque port que le navire aille faire ſa décharge.

Nota. Par rapport au loyer des maitres d'alleges & autres bâtimens du port employés à charger ou décharger les navires, ou autrement tranſporter des marchandiſes, comme leurs ſalaires ne ſont fixés par les réglemens qu'à raiſon de leur travail & du ſervice de leurs bâtimens, abſtraction faite des droits & des frais qu'ils ont à payer plus ou moins ſuivant les voyages, l'uſage eſt de les rembourſer outre la ſomme à eux attribuée, du coût du congé lorſqu'ils ſont dans le cas d'en prendre, & des autres droits & frais, enſemble du loyer des prélats, &c. de maniere que leur ſalaire, tel qu'il eſt réglé, leur demeure franc & quitte.

ARTICLE X.

EN cas d'abordage de vaiſſeaux, *le dommage ſera payé également par les navires* qui l'auront fait & ſouffert, ſoit en route, en rade ou au port.

LE dommage prévu par cet article, l'a été auſſi par les loix Romaines, & par ceux qui ont rédigé par écrit les us & coutumes de la mer; & la déciſion eſt par-tout conforme à la diſpoſition de cet article & du ſuivant, excepté que ſur celui-ci, le droit Romain veut que chacun ſupporte ſon dommage.

On peut voir à ce ſujet la loi *quem ad modum*, 29 §. 2 & 4 ff. *ad legem aquiliam*; l'art. 14 des Jugemens d'Oleron; l'Ordonnance de Wisbuy, art. 26, 50, 67 & 70. Voir auſſi ci-après l'art. 3, tit. 8 du liv. 4 des rades; l'article 5 du titre premier des ports & havres; & l'art. 8, tit. des madragues, qui eſt le quatrieme du liv 5.

L'exemple rapporté par le Commentateur, d'un maître qui, ſachant que ſon navire eſt vieux & hors de ſervice, le place ſur la route des autres, en vue

de le faire aborder, & par-là d'être autorisé à se faire payer son navire, est emprunté desdits articles des Jugemens d'Oleron & de l'Ordonnance de Wisbuy. Au surplus, il n'est pas fort à craindre, n'étant pas question en ce cas de payer le navire à ce maître ou au propriétaire, mais seulement d'estimer le dommage qu'il a souffert par l'abordage, eu égard à la qualité du navire & à la valeur des parties endommagées, pour joindre cette estimation à celle de l'avarie soufferte par l'autre navire, & le tout être supporté également par les deux navires.

De sorte que dans l'hypothese il ne s'agira point d'acheter à frais communs un navire pour remplacer le vieux qui étoit comme hors de service, mais seulement de le radouber si la chose est possible, ou d'estimer son avarie, suivant l'état & la valeur du navire au moment de l'abordage. Or, on comprend que les membres pourris d'un navire ne doivent s'estimer que comme tels, & non comme s'ils étoient bons. *Neque enim, dum in casu hoc, pro media parte quisque contribuere tenetur, ullum inde commodum resultare potest*, dit Kuricke, *ad jus Hanseaticum*, tit. 10, art. 2, *fol. 803*.

La décision de notre article est pour tout abordage fortuit, & qui n'a pu naturellement être évité, soit en route, en rade ou au port. Les abordages en route sont fort rares; ceux en rade le sont un pu moins; mais au port ils sont assez communs par la quantité de navires qui abordent au quai ou qui le quittent.

Toutes les fois que le dommage, causé par l'abordage, est jugé avarie commune pour les deux navires, on ordonne que les frais de l'instance & de l'estimation du dommage, seront également supportés en commun, à l'effet de quoi ils feront masse avec l'estimation de l'avarie.

Il est entendu que si l'abordage des deux navires cause en même-temps du dommage à d'autres navires, & que les maîtres de ceux-ci s'en plaignent, n'y ayant pas de faute de la part des maîtres des deux navires abordés, tout doit passer aussi en avarie commune, qui doit être supportée par tous les navires endommagés, eu égard à leur nombre. Mais si les maîtres de ces autres navires ne se plaignent pas du dommage qu'ils ont recu par contre-coup, il n'y a que les deux navires abordés qui contribuent à l'avarie, sans pouvoir obliger les autres d'entrer en contribution avec eux.

Le dommage sera payé également par les navires. Il y a sur cela deux doutes a former.

Le premier, si ce mot, *également*, doit s'entendre par moitié, ou seulement à raison de la valeur de chaque navire.

Et le second, si le dommage que les marchandises ont souffertes par l'abordage, doit être joint à celui que les deux navires, ou l'un deux ont reçu, & dans ce cas, si ce dommage doit être supporté par les deux navires en entier ou par les marchandises conjointement.

Par rapport à la premiere question, le doute vient de ce que l'art. 67 de l'Ordonnance de Wisbuy, veut que ce soit au *prorata* de la valeur de chaque bâtiment, quoique dans les art. 26, 50 & 70, il décide que ce doit être par moitié. D'ailleurs il est vrai de dire au fonds, que la perte seroit supportée plus également encore par les deux navires, s'ils y contribuoient à proportion de leur valeur.

Cependant l'opinion commune, est que le dommage doit être réparé à com-

muns frais & par moitié, suivant la disposition expresse de l'art. 14 des Jugemens d'Oleron. Il est vrai que Stypmannus, *ad jus maritimum*, *parte* 4, *cap.* 19, *n.* 44, *fol.* 582, dit simplement *æqualiter* comme notre Ordonnance. Il est vrai encore que le droit Hanséatique, chap. 10, art. 1, 2, 3 & 4, se contente de dire que la perte doit être réparée *æquis sortibus*, *juxta arbitrium virorum bonorum* : mais Kuricke, *fol.* 801, atteste, que, conformément au droit commun, cela veut dire par moitié : & que c'est ainsi que cela se pratique. *Idem*, Vinnius sur Pekius, *in lege* 5, *ff. ad leg. Rhodiam*, *fol.* 263 & 264. C'est aussi notre usage, fondé, vraisemblablement, sur ce que cette voie est plus courte que celle d'une estimation de la valeur des deux navires : estimation non-seulement embarrassante de sa nature, mais encore sujette à inconvénient par les surprises qu'il seroit aisé de pratiquer.

D'un autre côté c'étoit le moyen le plus propre à rendre les capitaines ou maîtres de navires extrêmement attentifs à éviter tout abordage, sur-tout ceux des bâtimens foibles & plus susceptibles d'être incommodés par le moindre choc, en leur rendant toujours présente la crainte de supporter la moitié du dommage qu'ils en pourroient recevoir. Et si l'on dit qu'il auroit été plus simple & plus court de laisser pour le compte particulier d'un chacun le dommage qu'il auroit reçu, comme provenant d'un cas fortuit, la réponse est qu'alors les capitaines de gros navires n'auroient plus craint de heurter les bâtimens d'une beaucoup moindre force que les leurs ; rien donc de plus juste que la contribution par moitié.

La seconde question est beaucoup plus compliquée, & avec cela les auteurs en petit nombre qui en ont parlé, ne l'ont pas discutée ni examinée de près.

Le même droit Hanséatique, déjà cité, paroit supposer qu'il ne doit pas être question du dommage souffert par les marchandises, soit pour procurer aux propriétaires de ces marchandises l'indemnité de leur perte, soit pour faire contribuer au dommage ceux dont les effets n'ont pas souffert par l'abordage, en ce que l'art. 2 porte, *bona verò mercatoris libera maneant* ; & l'art. 4, *exceptis tamen bonis mercatorum.*

Néanmoins Kuricke, *fol.* 803, dit que si par l'abordage un des navires périt avec les effets dont il étoit chargé, l'autre navire & son chargement doivent contribuer au sol la livre à réparer la perte comme avarie grosse & commune ; ce que Vinnius, *loc. cit. fol* 264, semble approuver en ces termes : *ac reliquum est ut & merces in contributionem veniant.* C'est aussi ce que l'on trouve décidé dans l'Ordonnance de Wisbuy, art. 26 & 67, & dans l'art. 4 des Jugemens d'Oleron. Mais Cleirac, dans sa note 8 sur cet article, pag. 69, soutient que cela est injuste.

Et en effet, sur quel principe obliger en ce cas les chargeurs des marchandises qui n'ont pas souffert de contribuer au dommage reçu, soit par les autres, soit par les deux navires, puisqu'il s'agit ici simplement d'un cas fortuit d'une fortune de mer, & que jamais la contribution des marchands chargeurs ne peut avoir lieu que lorsque le dommage a été causé ou souffert pour le salut commun.

Pourquoi, en un mot, ce cas-ci seroit-il différent de celui où les deux navires auroient échoué ou fait naufrage ? Alors, par la regle *sauve qui peut*, ceux qui auroient eu le bonheur de sauver leurs marchandises, ne seroient-ils pas exempts

de contribuer au dommage fouffert par les marchandifes des autres, & par les navires?

Il eft vrai que notte article dit *le dommage en général*, d'où l'on pourroit inférer que le dommage des marchandifes y eft cenfé compris. Mais outre que cette idée feroit contraire aux principes de la même Ordonnance fur le fait de la contribution, c'eft qu'elle ne pourroit non plus compatir avec ces termes du même article, *par les navires*, qui exceptent évidemment les marchandifes de la contribution.

Il ne refte donc plus que de favoir fi les deux navires doivent fupporter entr'eux le dommage que les marchandifes ont fouffertes, foit dans l'un ou dans l'autre navire, foit dans les deux enfemble. Mais, dans le cas de notre article, qui fuppofe néceffairement que l'abordage a été fortuit, comme le prouve l'article fuivant, qui en eft une exception, fur quel principe encore rendre ces deux navires refponfables du dommage arrivé aux marchandifes?

Dira-t-on que l'abordage doit être abfolument imputé à faute de la part des deux maîtres? Mais à ce compte, ce qui pourtant eft une chimere, puifqu'il y a conftamment des abordages inévitables, & qu'ils doivent tous être préfumés tels, s'il n'y a preuve contraire, ce feroit donc aux deux maîtres à fupporter perfonnellement, & en leur nom, le dommage caufé par l'abordage, non feulement envers les marchands chargeurs, pour raifon des marchandifes avariées, mais encore envers les propriétaires des deux navires. Cependant l'article ne le dit pas, mais feulement que le dommage fera payé par les deux navires; & aux termes de l'article fuivant, le maître n'eft refponfable en fon nom de l'avarie qu'autant que l'abordage fera arrivé par fa faute.

Hors delà, la perte ne tombe donc que fur les navires; c'eft-à-dire, fur ceux qui en font les propriétaires ou armateurs: Et cela étant, comment, encore un coup, leur faire fupporter les avaries des marchandifes, l'abordage étant arrivé par cas fortuit, & fimple accident?

Ce ne pourroit être que par la voie de la contribution; mais alors, après que les avaries entre les deux navires auroient été réglées, en y comprenant celles des marchandifes, il faudroit en faire la répartition enfuite entre le propriétaire de chaque navire & les chargeurs, à proportion de leur intérêt refpectif; & jamais cela n'a encore été propofé.

Concluons donc que, dans l'efpece de notre article, on ne doit nullement faire attention aux avaries des marchandifes, foit pour y faire contribuer les chargeurs des marchandifes non avariées, foit pour les faire fupporter par les navires abordés, ou par les maîtres, puifque ce n'eft là qu'un cas fortuit & un accident maritime, qui, par conféquent, ne peut former qu'une avarie fimple & particuliere, uniquement à la charge de la chofe qui l'a foufferte; & s'il en eft autrement du dommage réciproquement reçu par les deux navires, c'eft que cela a été ainfi décidé par des raifons de police qui ne peuvent s'appliquer aux avaries des marchandifes.

Il ne pourroit y avoir d'exception à cela, que pour le cas, ou afin d'éviter la perte des deux navires, le maître de l'un, à la clameur ou requifition de l'équipage de l'autre, auroit coupé fes cables pour fe laiffer aller au gré du vent, ou fait quelqu'autre manœuvre, d'où s'en feroit enfuivi l'échouement de ce navire, avec bris & naufrage. Ce feroit alors qu'il y auroit lieu véritablement

à la contribution de la perte, tant de la part des navires que des marchandises de leur chargement, puisque le dommage arrivé au navire & à son chargement, auroit eu pour cause une détermination prise pour le salut commun. Casa Regis, *disc. 20, n. 12, & seq.*

J'ai vu depuis peu une interprétation de cet article, suivant laquelle, quoique l'on convienne que le dommage souffert par les marchandises soit une avarie particuliere, non sujette à contribution par conséquent, on y insinue néanmoins qu'il faut en faire état pour joindre le dommage à celui que les deux navires ont souffert, à l'effet d'en faire supporter une moitié au total par l'un des navires, quoique son chargement n'ait du tout point été endommagé, & l'autre moitié pour l'autre navire, à supporter en commun entre le propriétaire de ce navire & celui des marchandises avariées.

Mais, demande-t-on ensuite, comment se doit faire la répartition de cette moitié, de la perte générale entre les propriétaires des navires & celle des marchandises? Et la réponse est, que » l'abordage étant une avarie simple qui » ne peut donner lieu à la contribution relative à la valeur, tant du navire que » des marchandises avariées, chacun doit supporter son propre dommage, ou » du moins ce qui restera à payer, si une partie a déjà été mise sur le compte » de l'autre vaisseau qui n'a pas tant souffert, & qui cependant doit payer la » moitié de la perte totale. »

Cela s'explique par l'exemple que voici:

Le vaisseau A a été endommagé pour la valeur de 40 liv. & ses marchandises n'ont point reçu d'avaries. L'autre navire nommé B a souffert un dommage pour 20 liv. & ses marchandises pour 60 liv. le total de l'avarie est de 120 liv. dont 60 liv. seront payées par le vaisseau A pour sa moitié, & les autres 60 liv. seront supportées par le navire B, conjointement avec ses marchandises avariées. Et comme leur dommage respectif va à 80 liv. & qu'ils n'en doivent supporter conjointement que 60 liv. c'est un quart à déduire pour chacun, en sorte que le vaisseau B qui avoit souffert pour 20 liv de dommage n'en supportera que 15 liv. & que le propriétaire des marchandises avariées n'en supportera que 45 liv. au moyen de la somme de 20 liv. qu'ils ont reçue du maître ou propriétaire du navire A, & qu'ils ont partagée entr'eux par quart & trois quarts.

Au surplus, dans le systéme de l'Auteur, quoique le navire A supporte dans l'hypothese une portion des avaries souffertes par les marchandises du navire B, s'il fût arrivé que ces marchandises eussent beaucoup moins souffertes que le navire A, elles ne contribueroient pas pour cela à son dommage; leur propriétaire en seroit quitte pour supporter son propre dommage, parce qu'elles n'ont rien de commun avec ce navire, & ce seroit à l'autre navire à l'indemniser seul de ce qui excéderoit la moitié de la perte totale.

Dans le cas où il y aura des Marchandises avariées dans les deux navires, l'Auteur déclare qu'il faudra suivre les mêmes regles.

Certainement il n'y a qu'un homme d'esprit, & d'un esprit accoutumé aux combinaisons & aux précisions métaphysiques, qui ait pu imaginer une interprétation aussi subtile de notre article: mais je demande sur quoi tout cela porte?

S'il est vrai, comme l'Auteur l'avoue, que ce soit ici une avarie simple qui exclud toute idée de contribution, pourquoi le navire A supporte-t-il une

portion du dommage souffert par les marchandises, tandis même que ces marchandises ne peuvent jamais contribuer au paiement des avaries souffertes par ce navire ?

Pourquoi aussi, ce qui est encore plus singulier, le navire A supporte-t-il, dans l'exemple proposé, une portion des avaries reçues par ses marchandises, tandis que le navire B, au lieu d'en supporter le surplus, ni même aucune portion, gagne au contraire 5 liv. en ce que son dommage particulier fixé à 20 liv. est réduit à 15 liv. au moyen des 5 liv. qu'il a reçues du navire A ? Cela ne se conçoit point, & il n'y a rien là au reste qui ne résiste à ce principe vrai, qu'un abordage fortuit ne peut faire que des avaries simples, qui par conséquent sont pour le compte particulier de chacun de ceux qui les ont reçues; de sorte qu'il en seroit de même absolument de la part des propriétaires des deux navires, conformément au droit Romain, si notre article n'eût pas décidé le contraire en ordonnant que le dommage des deux navires seroit supporté par eux *également*.

Delà il s'ensuit donc qu'il n'y a d'avaries communes qu'entre les deux navires, & que celles des marchandises ne doivent nullement être comptées, puisque ce ne pourroit être que pour les faire supporter tout de même aux deux navires par moitié, à prendre notre article à la lettre qui ne parle que des navires : mais sur quel fondement ne s'agissant que d'un cas fortuit ?

Ne seroit-il pas absurde, en effet, de prétendre qu'un navire qui, n'ayant que son lest ou un mince chargement, aborderoit un vaisseau richement chargé, dont la cargaison se trouveroit extrêmement avariée par cet abordage, dût supporter non seulement la moitié de ses avaries personnelles & de celles de l'autre navire, (comme il est de regle,) mais encore la moitié du dommage arrivé à cette cargaison; & que l'autre navire, outre la moitié des avaries des deux vaisseaux, fût tenu de payer l'autre moitié du dommage des marchandises, sans que les propriétaires des deux navires pussent s'en défendre autrement qu'en abandonnant leurs navires & le fret ? C'est pourtant ce qu'il faudroit admettre s'il étoit vrai que les avaries des marchandises dussent entrer en ligne de compte.

On ne pourroit, en tout cas, se retirer delà qu'en faisant contribuer la cargaison conjointement avec les deux navires au paiement de la totalité du dommage; & alors il faudroit que ce fût ou par tierces parties, ou proportionnellement au sol la livre : mais aussi alors quel seroit le principe de cette opération ? Que deviendroit au surplus le systême de notre Auteur ? Il est donc insoutenable à tous égards.

Concluons donc, encore une fois, que le dommage dont parle notre article, ne peut s'entendre que du dommage arrivé aux deux navires, abstraction faite des marchandises; c'est-à-dire, sans examiner si les marchandises de part & d'autre ont reçu des avaries ou non, puisque ces avaries ne peuvent être absolument que simples & particulieres, uniquement à la charge des propriétaires de ces marchandises.



ARTICLE XI.

SI toutefois l'abordage avoit été fait par la faute de l'un des maîtres, le dommage sera réparé par celui qui l'aura causé.

L'Exception portée par cet article, est toute naturelle, & à plus forte raison, s'il paroissoit qu'il y eût de la malice de la part d'un des maîtres. Alors le maître coupable, répondroit non-seulement du dommage arrivé aux deux navires, mais encore aux effets de leur chargement; & comme le propriétaire est tenu des frais du maître, il ne pourroit se défendre de la réparation de ce dommage qu'en abandonnant son navire & le fret, suivant l'art. 2, tit. 8 du liv. 2 ci-dessus, sauf son recours contre le maître.

Rien n'est plus commun que de voir celui qui se plaint de l'abordage, en rejetter la faute sur sa partie adverse, & celle-ci lui rétorquer l'argument; mais par la difficulté de reconnoître de quel côté est la faute, & de juger même si la faute est de nature à mériter que celui à qui elle est imputée supporte le dommage en entier, il arrive presque toujours que le dommage reçu de part & d'autre est jugé avarie commune: c'est aussi ce qu'approuve Grotius, au rapport de Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 3*, *cap. 9*, *n. 11*, *fol. 312.*

Il y auroit vraiment faute de la part du maître si, étant à l'ancre dans le port ou havre, (*secus* en rade) il avoit manqué d'y mettre un orin, une bouée ou gaviteau, & alors il seroit tenu du dommage causé par l'ancre; art. 15 des Jugemens d'Oleron; art. 28 & 51 de l'Ordonnance de Wisbuy; & art. 5, tit. premier des ports & havres, *infrà.*

Il y auroit aussi faute de la part du maître, si son navire étoit mal amarré: Consulat, chap. 198 & 200; Targa, pag. 341; *jus Hanseaticum*, tit. 10, art. 4.

Il y auroit encore faute de la part du maître qui refuseroit de lever son ancre, étant averti par un autre qu'elle peut lui causer du dommage, suivant la disposition du même atticle 15 des Jugemens d'Oleron, & de l'article 27 de l'Ordonnance de Wisbuy. On en peut dire autant du cas, ou le maître requis de larguer son amarre l'aura refusé. Il faut supposer néanmoins que le maître puisse faire l'un & l'autre sans exposer son navire, autrement il n'y aura rien à lui imputer, & ce sera encore une avarie commune.

De même, si un navire sans qu'il y ait de la faute du maître ou du pilote, se trouve embarrassé dans les cables d'un autre, ou dans les filets de pêcheurs, & qu'il n'y ait pas moyen de le débarrasser autrement qu'en coupant les cables ou les filets. Puffendorf, du droit de la nature & des gens, liv. 2, chap. 6, §. 8.

Quelquefois celui qui a intérêt que son voisin largue son amarre, afin de pouvoir arriver au quai & s'y amarrer, la coupe sur son refus. Cela n'est pas permis, que le refus soit injuste ou fondé, parce que c'est là une voie de fait qui ne peut être tolérée que dans un cas de nécessité absolue. il faut en pareille circonstance, & toutes les fois qu'il s'agit de se placer au quai, s'adresser au capitaine de port ou maître de quai, à qui cette police appartient, sous la direction des Officiers de l'Amirauté. C'est à lui à assigner la place à chacun, à

ordonner sur cela la manœuvre qui convient; & en cas de refus, il a droit de couper ou faire couper les amarres, & généralement de faire tout ce qui est nécessaire pour maintenir le bon ordre dans le port. V. *infrà* les art. 2 & 7, tit 2, liv. 4; & pour le temps de former l'action en cas d'abordage, *suprà*, liv. premier, tit. 12, art. 8.

Par l'Ordonnance des rivieres de l'année 1415, art. 19 & 20, celui qui descend de la riviere, répare le dommage à celui qui monte, s'il ne lui a crié *lay gesir lay*; c'est-à-dire, va à terre, à quartier, auquel cas le bateau montant est tenu de se ranger & donner passage; & s'il ne le fait & reçoit dommage, ou s'il en cause, ce sera pour son compte. V. la note 5 de l'article 15 des Jugemens d'Oleron.

Cet article 15 des Jugemens d'Oleron, est d'une tournure qui engage à le transcrire ici : » *Item*, deux nefs, ou plusieurs, sont en un havre & y a peu » d'eau, & si asseche l'ancre de l'une desdits nefs; lors le maître de l'autre » nef, doit dire à l'autre : *maître, levez votre ancre, car elle est trop près de nous » & nous pourroit faire dommage*; & si ledit maître ne veut point la lever, ni » ses compagnons, alors l'autre maître & ses compagnons qui pourroient pâtir » au dommage, peuvent lever ledit ancre & l'éloigner d'eux; & si les autres » défendent au lever l'ancre, & l'ancre fait dommage, ils sont tenus l'amender » tout au long, &c. »

Il est à observer que toutes les dispositions de notre Ordonnance, sur le fait de l'abordage des navires, regardent aussi-bien les vaisseaux du Roi, que ceux des particuliers; c'est-à-dire, qu'en cas d'abordage d'un vaisseau du Roi avec un navire marchand, l'Amirauté est fondée à en connoître, & qu'à cet égard tout doit être réglé, comme s'il s'agissoit de l'abordage de deux vaisseaux appartenans à des particuliers.

Pour la contribution aux avaries causées par l'abordage, il n'a jamais été révoqué en doute que le Roi ne dût y être soumis comme ses sujets, puisque la raison & la loi est essentiellement la même, & qu'il est de la justice du Roi, que la Loi l'oblige dans les mêmes cas d'équité naturelle, où elle oblige ses sujets.

Cela est même d'autant plus juste, qu'il n'y a pas d'apparence que le capitaine d'un navire marchand ne fasse pas tout ce qui dépendra de lui pour éviter l'abordage d'un vaisseau du Roi, puisque tout l'y invite; l'intérêt de son armateur, le sort de son voyage, & plus encore la crainte d'être puni sévérement, s'il étoit reconnu que l'abordage procédât de sa faute. La présomption étant donc de droit que l'abordage a été fortuit ou plutôt inévitable de sa part, la conséquence est nécessaire que le Roi contribue au dommage qui en est résulté.

Quant au droit qu'a l'Amirauté d'en connoître, c'est une suite naturelle de l'attribution qui lui a été faite de toute ancienneté, des causes maritimes & de tout ce qui en dépend, desquelles causes, celles en contribution d'avaries pour abordage sont nécessairement partie comme il résulte tant de cet article & du précédent que l'art. 3, tit. 2 du liv. premier ci-dessus.

C'est donc devant les Juges de l'Amirauté que doivent se pourvoir les propriétaires des navires qui ont souffert des avaries pour l'abordage des vaisseaux du Roi; & c'est aussi de cette maniere qu'il en a toujours éte usé en pareille occasion. A la vérité, les Juges de l'Amirauté ne se sont jamais crus autorisés à

prononcer

prononcer aucune condamnation contre le Roi; le respect les en a perpétuellement empêchés. Mais comme Juges de la matiere, ils ont fait l'instruction & les opérations convenables pour constater & faire estimer les avaries souffertes de part & d'autre, après quoi ils ont fixé la somme qui revenoit à celui qui avoit souffert le plus de dommage.

Pour la régularite, ces procédures ont été faites avec un Officier du Roi, nommé par M. l'Intendant de la Marine, ou son représentant; & lorsque le particulier s'est trouvé avoir souffert plus d'avaries que le Roi, ce qui est comme inévitable, à cause que les navires marchands sont d'un échantillon trop foible pour soutenir le choc des vaisseaux du Roi, compensation faite des avaries souffertes par le vaisseau du Roi, on a fixé l'excédant qui devoit être remboursé, ou pour moitié au particulier, ou par contribution au sol la livrei, dans le cas que le dommage avoit été causé ou procuré pour le salut commun, pour raison duquel remboursement, il lui a été sauvé à se retirer pardevers Sa Majesté, pour la supplier de donner les ordres nécessaires à ce sujet.

Encore une fois, voilà ce qui s'est toujours pratiqué, sans aucune contradiction, jusqu'à la difficulté élevée à l'occasion de l'abordage arrivé au mois d'Avril 1753, entre la flûte du Roi, *la Chevre*, & le navire *la Couronne*, appartenant aux sieurs Théodore de Lacroix, & Trézahard Bonfils. Les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, firent la procédure usitée en pareil cas; les sieurs de Lacroix & Bonfils ayant pour contradicteurs, outre le Procureur du Roi, M. d'Abadie, Commissaire de la Marine à la Rochelle, nommé à cette fin par M. de Givry, Commissaire-Ordonnateur au port de Rochefort, qui faisoit alors les fonctions d'Intendant. Par l'événement, les avaries souffertes par les sieurs de Lacroix & Bonfils, se trouverent monter fort haut, parce que, pour sauver le vaisseau du Roi, le capitaine de leur navire avoit été obligé de couper ses cables, d'où s'étoit suivi l'échouement du navire avec bris & naufrage. Cela fit croire que les Officiers de l'Amirauté n'y avoient pas regardé d'assez près dans la fixation qu'ils avoient faite des avaries, & en conséquence il intervint un Arrêt du Conseil le 27 Juillet 1754, qui en déclarant nulle la procédure faite à l'Amirauté, sous prétexte d'incompétence, renvoya les sieurs de Lacroix & Bonfils devant le Commissaire du Conseil, pour leur être fait droit sur leurs demandes & prétentions.

Il y eut ensuite quelques mouvemens pour faire révoquer cet Arrêt; mais des considérations particulieres firent abandonner les poursuites, & l'on ignore quelle sorte de Justice a été rendue aux sieurs Lacroix & Bonfils.

Il pourra arriver, si quelque nouvelle affaire de cette nature se présente, que l'on se prévaudra de cet Arrêt, pour en ôter la connoissance à l'Amirauté. Cependant sa compétence n'en est pas moins certaine, & il est d'autant plus intéressant pour les particuliers de la lui conserver, que sans cela ils ne pourroient jamais espérer d'obtenir une Justice pleine & entiere, telle que le Roi entend qui leur soit rendue.

Au sujet de cette affaire, il fut dressé dans le temps un mémoire qui pourroit avoir son utilité dans la suite: en voici les précis pour ce qui regarde la compétence seulement.

L'incompétence ne peut venir, dans la regle générale, que de la nature de l'affaire, ou de la qualité des parties.

Dans l'espece, il s'agit d'avarie causée par l'abordage des deux vaisseaux, dont l'un a fait naufrage. Or, que cet abordage ait été forcé ou volontaire, inévitable ou arrivé par impéritie, l'action qui en résulte est nécessairement de la compétence de l'Amirauté.

» Connoîtront les Juges de l'Amirauté, » dit l'art. 3, tit. 2, liv. premier de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, » des bris, naufrages & » échouemens, du jet & de la contribution, des avaries & dommages arrivés » aux vaisseaux & marchandises de leur chargement; » l'art. 10 » ajoute, de » tous crimes & délits commis sur mer.

S'il faut quelque chose de plus précis pour les avaries résultantes d'abordage, il n'y a qu'à jetter les yeux sur les art. 10 & 11, tit. 7 du liv. 3, qui regle la maniere de supporter le dommage en pareil cas; & sur l'art. 5, tit. premier du liv. 4, qui, pour prévenir les abordages, oblige les capitaines, dont les navires sont à l'ancre, d'attacher à leurs ancres » des orins; bouées ou gaviteaux. »

Cette attribution, au reste, à la Jurisdiction de l'Amirauté, est de toute ancienneté, s'agissant ici d'un fait ou accident maritime, dont, par les plus anciennes Ordonnances, les Juges de l'Amirauté ont eu droit de connoitre; & en particulier, la contribution aux avaries avoit été formellement déclarée de leur compétence, par l'Edit du 12 Février 1756, par les Lettres-patentes du 12 Août 1582, & par l'art. 22 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584.

L'affaire dont est question, étant donc de sa nature de la compétence de l'Amirauté, il ne reste plus que de savoir s'il y a une exception à faire à raison de la qualité des parties.

Le doute ne peut être formé par rapport aux sieurs de Lacroix & Bonfils; non-seulement parce qu'ils sont négocians & armateurs du navire, pour raison duquel ils sont demandeurs en paiement ou contributions d'avaries, mais encore parce qu'aux termes de l'art. premier du tit. 2, déjà cité, il suffit qu'une affaire soit de sa nature de la compétence des Juges de l'Amirauté, pour qu'ils aient droit d'en connoitre, entre quelques personnes que ce soit, même privilégiées, tant en demandant qu'en défendant.

La difficulté ne peut donc venir que de cette circonstance; que la demande en contribution d'avaries, regarde & intéresse le Roi : mais Sa Majesté n'entend-elle plus rendre justice à ses sujets? Et si ce soupçon ne pourroit être formé sans crime, les sieurs de Lacroix & Bonfils pouvoient-ils se pourvoir ailleurs que pardevant les Officiers de l'Amirauté, leurs Juges naturels, & les seuls établis pour connoître de ces sortes de matieres, sans distinguer si le Roi y a intérêt ou non, n'y ayant point de Tribunal érigé séparément pour juger les causes qui pourront concerner Sa Majesté en pareille occurence?

Il falloit, dit-on, se pourvoir pardevant l'Intendant de la Marine à Rochefort. Mais quel est son titre pour connoître de pareilles affaires? Il n'a pas de Jurisdiction contentieuse, civile; il n'est pas même Intendant de Justice; & ici il s'agit de procédures à faire en regle, de nommer des experts, de prendre leur serment, & de recevoir l'affirmation de leur rapport, toutes opérations dépendantes de l'ordre judiciaire, & étrangeres aux Intendans de Marine.

Oppoſeroit-on qu'il y a une ſorte d'indécence, à ce qu'une cauſe qui intéreſſe le Roi, ſoit traitée dans une Juriſdiction ſujette à appel ? La réponſe eſt :

1°. Que devant le Roi tous ſes ſujets étant égaux, il en eſt de même de ſes Officiers de Juſtice ; ceux d'un dégré plus éminent n'ayant droit de connoître des affaires qui le regardent, qu'autant qu'il leur en a donné le pouvoir. Il n'y a donc pas d'indécence de la part des Juges Royaux, inférieurs à connoître de ces ſortes d'affaires, ſi le Roi leur en a conféré le pouvoir. Or il l'a donné en cas pareil à celui dont il s'agit, aux Officiers de l'Amirauté, puiſque n'ayant pas établi d'autre Tribunal pour en connoître ; il y a néceſſité de ſe pourvoir devant eux, comme ſeuls Juges de la matiere en premiere inſtance.

2°. Le Roi n'a pas trouvé indécent que les priſes faites par ſes vaiſſeaux fuſſent ſoumiſes aux déclarations à faire par ſes capitaines ou leurs repréſentans dans la Juriſdiction de l'Amirauté, & à l'inſtruction de la procédure à faire auſſi à cet égard par les Officiers de cette Juriſdiction : pourquoi en ſeroit-il autrement en fait d'avarie par l'abordage ſous prétexte que le Roi y a intérêt ?

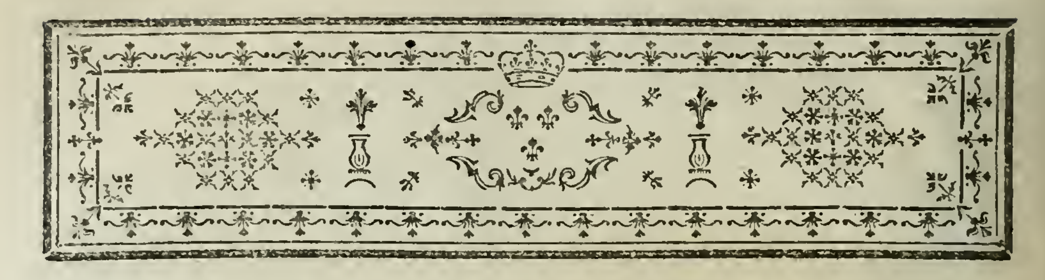
3°. En cas d'échouement ou naufrage de navires ennemis ſur les côtes du Royaume, quoique la confiſcation de ces navires & de leur chargement ſoit déclarée appartenir au Roi ſeul, l'inſtruction à faire à ce ſujet, n'en appartient pas moins aux officiers de l'Amirauté. Il ne ſuffit donc pas que le Roi ait intérêt à une affaire pour que l'Amirauté n'en puiſſe pas connoître.

Une circonſtance intéreſſante, qui n'étoit pas oubliée dans ce mémoire, c'eſt que les Officiers de l'Amirauté, quoiqu'ils ne doutaſſent pas de leur compétence, avoient différé de recevoir la requête des ſieurs de Lacroix & Bonfils, juſqu'à ce qu'ils ſuſſent ſi M. de Givry, faiſant les fonctions d'Intendant de la Marine à Rochefort, le trouvoit bon. Par reſpect pour Sa Majeſté, ils avoient cru devoir uſer de cette précaution ; de ſorte qu'ils ne prirent connoiſſance de l'affaire qu'après que M. de Givry eut répondu » que le Roi en pareil cas étoit, » vis-à-vis de ſes ſujets, un particulier auſſi ſoumis aux déciſions de l'Ordon- » nance de 1681, que le dernier des négocians ; que cela devoit ſuffire pour » lever les doutes des Officiers de l'Amirauté, & les déterminer à aller en avant ; » qu'il falloit néceſſairement le Jugement de l'Amirauté pour la décharge à la » Chambre des Comptes : » c'étoit parler en Officier inſtruit des regles.

Le reſte du mémoire étoit employé à juſtifier les opérations & la déciſion des Officiers de l'Amirauté au fonds ; ils n'avoient pas au reſte paſſé les bornes de l'inſtruction ; & enfin ils avoient pour eux l'exemple aſſez récent de l'échouement du navire *le Barentin*, que le Roi avoit pris à ſon ſervice.

La concluſion du mémoire étoit que l'Arrêt du Conſeil devoit être retiré ; non-ſeulement parce que les Officiers de l'Amirauté n'avoient fait que ce qu'ils avoient été autoriſés à faire, mais encore parce qu'en laiſſant ſubſiſter l'Arrêt, il en réſulteroit des conſéquences extrêmement dangereuſes.





TITRE VIII.

DU JET ET DE LA CONTRIBUTION.

DANS le précédent titre, les avaries ont été caractérisées, en distinguant les simples & particulieres, de celles qui sont grosses ou communes. Dans celui-ci, il est question de la maniere dont se doit faire la contribution aux avaries communes.

Suivant l'inutilité du présent titre, tout jet seroit sujet à contribution; cependant, les articles 12, 13 & 18, prouvent qu'il peut y avoir jet sans contribution, comme il peut y avoir contribution sans jet.

ARTICLE PREMIER.

SI par tempête, ou par chasse d'ennemis ou de pirates, le maître se croit obligé de jetter en mer partie de son chargement, de couper ou forcer ses mâts, ou d'abandonner ses ancres, il en prendra l'avis des marchands & des principaux de l'équipage.

CET article est incomparablement plus régulier que les articles 8 & 9 des Jugemens d'Oleron, & les art. 20, 21 & 38 de l'Ordonnance de Wisbuy, qui se contentent que le tiers de l'équipage donne son consentement au jet que veut faire le maître, & à ce qu'il coupe ses mâts, &c.

Le bon sens veut, en effet, qu'en pareil cas ce soit l'avis du plus grand nombre qui décide & fasse loi; cependant il ne faut compter que ceux qui sont en état de délibérer en pareilles circonstances, & c'est pour cela que notre article dit *principaux de l'équipage*, ce qui exclut les mousses & les novices, mais non les anciens matelots, quoiqu'ils ne soient pas officiers-mariniers.

Il est juste aussi de prendre l'avis des marchands chargeurs ou passagers, comme ayant autant d'intérêt à la chose que les gens de l'équipage. *Idem*, Quintin Weytsen, Traité des avaries, page 32; & cela est d'autant plus juste, si, comme il arrive souvent, ces marchands ou passagers sont au fait de la navigation, ou y ont acquis quelque expérience.

Le cas de la chasse des ennemis ou des pirates, est joint ici à celui de la

tempête ou des vents forcés, parce que le danger d'être pris, fait naturellement autant d'impreſſion ſur les eſprits que celui du naufrage. *Idem*, art. 21, chap. 5 du Guidon.

De maniere ou d'autre, c'eſt donc une avarie groſſe & commune aux termes de cet article; de même, ſi, pour éviter la priſe, le maître force de voiles, & que les mâts ſe rompent : Sentence conforme de Marſeille du 10 Mars 1751. V. *ſuprà*, art. 6 du tit. précédent.

ARTICLE II.

S'IL y a diverſité d'avis, celui du maître & de l'équipage ſera ſuivi.

NON-ſeulement l'avis du maître & de l'équipage doit être préféré à celui des marchands chargeurs ou paſſagers, (Loccenius, *de jure maritimo, lib. 2, cap. 7, n. 3. fol. 204*) même quand ceux-ci ſeroient en plus grand nombre; mais encore en cas de partage entre les marchands ou paſſagers & les gens de l'équipage, le ſentiment du maître doit l'emporter par droit de prépondérance, tant à raiſon de ſon titre de chef de navire, qu'à cauſe que par ce titre même il eſt cenſé avoir plus d'expérience, ou connoître mieux ſon navire qu'aucun autre.

ARTICLE III.

LES uſtenſiles du vaiſſeau, & autres choſes les moins néceſſaires, les plus peſantes & de moindre prix, ſeront jettées les premieres, & enſuite *les marchandiſes du premier pont*; le tout néanmoins *au choix du capitaine, & par l'avis de l'équipage.*

LA diſpoſition de cet article eſt tirée en partie de l'article 34, chap. 5 du Guidon, de même que les notes du Commentateur. *Idem*, Loccenius, *de jure maritimo, lib. 2, cap. 7, n. 4, fol. 205.* Vinnius *in Peckium, leg. 2, ff. ad leg. Rhodiam, not. A, fol. 195*; & Caſa Regis, *diſc. 45, n. 29.*

Les marchandiſes du premier pont. Le Guidon dit, *marchandiſes d'entre deux tillacs*, ce qui revient au même; & c'eſt ainſi qu'il faut entendre ces mots de l'art. 38 des loix Rhodiennes *mercator primus jacito, atque ita nautæ rem adgrediuntor.*

Au choix du capitaine, & par l'avis de l'équipage. Non pas pour régler le jet deſpotiquement, mais avec prudence, en ſe conformant à l'eſprit du préſent article, autant que le danger où l'on ſe trouve peut le permettre. Autrement, & ſi le capitaine en uſoit avec malice ou affectation, il ſeroit repréhenſible, tenu des dommages & intérêts. Vinnius, *ibid.* Kuricke, ſur l'art. 4, tit. 8 du droit Hanſéatique, *fol. 777, & queſt. 32, fol. 896.* Van-Leewen, ſur le Traité des avaries de Quintin Weytſen, n. 20.

ARTICLE IV.

L'Ecrivain ou celui qui en fera la fonction, écrira ſur ſon regiſtre, le plutôt qu'il lui ſera poſſible, la délibération, la fera ſigner à ceux qui auront opiné, ſinon fera mention de la raiſon pour laquelle ils n'auront pas ſigné; & tiendra mémoire autant que faire ſe pourra des choſes jettées & endommagées.

VOYEZ la note 12 ſur le huitieme article des Jugemens d'Oleron.

Dans nos navires marchands, il n'y a point d'écrivain, ni perſonne qui en tienne lieu; à moins, comme il a été obſervé ſur l'art. premier, titre 3, liv. 2, qu'on entende ſous ce nom le ſecond capitaine ou lieutenant, qui tient ce qu'on appelle le livre de bord, où il fait mention de l'entrée & de la ſortie des marchandiſes.

En cas de jet, on tient une note des choſes jettées; & auſſi-tôt que le péril eſt paſſé, le capitaine dreſſe un procès-verbal avec ſon équipage, contenant la réſolution priſe pour le jet, & l'énumération des choſes jettées, lequel procès-verbal il ſigne & fait ſigner aux principaux de l'équipage, ce qui toutefois ne diſpenſe nullement de la déclaration à faire au Greffe de l'Amirauté, aux termes de l'article ſuivant.

On doit faire mention tout de même, autant qu'il ſe peut, des choſes endommagées par le jet, ou à l'occaſion du jet (ce qui s'entend du navire auſſi-bien que des marchandiſes, comme il a été obſervé ſur l'art. 6 du tit. précédent,) parce que ce dommage fait eſſentiellement partie de la perte qui eſt à ſupporter en commun; ſauf à faire contribuer à la perte générale, ces mêmes choſes endommagées, juſqu'à concurrence de leur valeur.

ARTICLE V.

AU *premier port* où le navire abordera, le maître déclarera pardevant le Juge de l'Amirauté, s'il y en a, ſinon devant *le Juge ordinaire*, la cauſe pour laquelle il aura fait le jet, coupé ou forcé ſes mâts, ou abandonné ſes ancres; & ſi c'eſt en pays étranger qu'il aborde, il fera ſa déclaration devant le *Conſul de la Nation Françoiſe.*

LA déclaration ordonnée par cet article, eſt de néceſſité quoiqu'il eût été dreſſé à bord un procès-verbal concernant le jet: cette déclaration, au reſte, doit être atteſtée, non par deux hommes de l'équipage ſeulement, comme il ſe pratique pour les rapports ordinaires au retour du voyage, ou en cas de relâche, mais par la plus grande partie de l'équipage; ſans quoi elle ne feroit par foi, attendu l'importance de l'objet.

Au premier port, & cela pour éviter les fraudes que pourroient faire le

capitaine & l'équipage en mettant à terre ſecrettement des effets à eux appartenans, ou à des perſonnes qu'ils voudroient favoriſer, pour avoir occaſion de dire enſuite que ces effets auroient fait partie du jet. C'eſt pourquoi encore cette déclaration doit être faite auſſi-tôt l'arrivée au premier port, & au plus tard dans les vingt-quatre heures, temps preſcrit en général pour tous les rapports; ce qui, à plus forte raiſon, doit rigoureuſement avoir lieu en pareille occurence.

Le Juge ordinaire. Je penſe, avec le Commentateur, que cela s'entend du Juge ſubalterne, comme du Juge Royal; mais je ne crois point avec lui qu'il y ait obligation de réitérer la déclaration devant le Juge de l'Amirauté, parce que l'Ordonnance ne le dit point. Ce qu'il y a ſeulement, c'eſt que le maître faiſant ſon grand rapport devant le Juge de l'Amirauté du lieu où ſe fait la dé charge & le déſarmement de ſon navire, doit y faire mention de la déclaration par lui faite touchant le jet, & en repréſenter une expédition, pour demeurer en dépôt au Greffe de l'Amirauté, avec le procès-verbal qu'il aura fait à bord, ou du moins pour que ces pieces ſoient viſées dans le rapport, & paraphées par le Juge *ne varietur.*

Le Conſul de la Nation Françoiſe. Idem, art. 27, tit. 9, liv. premier *ſuprà* La déclaration ſe fait au Greffe de la Chancellerie en préſence de deux témoins, *ibid.* art. 25; & le Conſulat venant à vaquer, c'eſt devant le plus ancien des députés de la nation en exercice, comme étant autoriſé à faire les fonctions de Conſul, art. 2 du même titre.

ARTICLE VI.

L'ÉTAT des pertes & dommages ſera fait *à la diligence du maître dans le lieu de la décharge du bâtiment*; & *les marchandiſes jettées & ſauvées*, seront eſtimées *ſuivant le prix courant dans le même lieu.*

NON ſeulement, aux termes de la loi 2, *ff. de lege Rhodiâ*, c'eſt au maître à faire faire l'état des pertes & dommages cauſés par le jet, mais encore ceux qui ont intérêt que la contribution ſoit payée exactement, peuvent enjoindre au maître de retenir les effets reſtés dans le navire, juſqu'à ce que ceux à qui ils appartiennent, aient ſatisfait à la contribution. Et c'eſt ſans doute dans la ſuppoſition qu'on ait manqué de lui faire cette injonction, que le §. *ſi quis* 6, déclare que ſi quelqu'un des contribuables eſt inſolvable, le maître ne répondra point de cet événement: *nec enim*, eſt-il dit, *fortunas cujuſque nauta excutere debet.*

Quoiqu'il en ſoit, par l'art. 21 ci-après, nous voyons bien que le maître, en cas de refus de quelques-uns des contribuables, eſt autoriſé à retenir leurs marchandiſes, même à les faire vendre par autorité de Juſtice, juſqu'à concurrence de leur part dans la contribution; mais cette obligation ne lui eſt impoſée nulle part. Ainſi, à moins d'une ſaiſie entre ſes mains de la part de ceux qui ont le principal intérêt au recouvrement de la contribution, ſi ceux à qui

il aura laiſſé enlever leurs marchandiſes, deviennent inſolvables, il n'en ſera nullement reſponſable. Voyez Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 2*, *cap. 8*, *n. 12*, *fol. 223*.

A la diligence du maître. Ce n'eſt donc point à lui à dreſſer l'état des pertes & dommages, & à régler la contribution d'un chacun. Il eſt ſeulement obligé de faire ſes diligences pour y parvenir dans l'abſence du propriétaire ou armateur du navire; car ſi le propriétaire eſt préſent, ce ſoin le regarde directement.

Au ſurplus, la contribution doit être réglée avec les parties intéreſſées, qu'elle ſoit judiciaire ou extrajudiciaire, ſans quoi elle n'obligeroit que ceux qui y auroient acquieſcé : Sentence de Marſeille du 30 Janvier 1750.

Dans le lieu de la décharge du bâtiment. Que ce ſoit le port de la deſtination, ou tout autre où il y aura eu néceſſité de faire le déchargement du navire, ce qui ne peut arriver toutefois qu'au cas que le navire n'ait pu être radoubé pour continuer ſa route, & qu'en même-temps il ne ſe ſoit pas trouvé d'autre bâtiment pour porter les marchandiſes à leur deſtination, art. 11, 21 & 22 du tit. du fret ou nolis.

Les marchandiſes jettées & ſauvées. L'eſtimation des unes & des autres doit être faite; ſavoir, de celles qui ont été jettées, pour connoître par-là quelle eſt la perte que ceux à qui elles appartenoient ont ſouffertes, & de celles qui ſont ſauvées, pour ſavoir, d'un côté, de combien elles ont été endommagées par le jet, & d'un autre côté, pour connoître leur valeur entiere; pour laquelle valeur elles doivent contribuer, tant à la perte que le jet leur à cauſée, qu'à celle des marchandiſes jettées.

Suivant le prix courant dans le même lieu. Idem, l'art. 20, titre du fret ou nolis, au ſujet de la contribution pour le rachat, & cela à perte ou à profit, ſans avoir égard au prix qu'elles ont coûté. Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 2*, *cap. 8*, *num. 8*, *fol. 216*. Ce qui eſt conforme à ladite loi 2, *ff. de leg. Rhodiâ*, §. *portio* 4, & à la loi 4, §. 2, *non quanti emptæ ſint*, *ſed quanti venire poſſunt.* Cette loi 2 paroît néanmoins diſtinguer, & il ſemble qu'elle veut qu'on ne les compte que ſur le pied de leur achat; mais notre Ordonnance eſt plus juſte. Au reſte, l'eſtimation eſt la même, lorſque le maître, au lieu de prendre de l'argent à la groſſe durant le voyage pour les néceſſités du navire, vend des marchandiſes, art. 14, tit. du fret ou nolis.

En ce qui concerne les marchandiſes ſauvées & non endommagées par le jet, non ſeulement le prix courant qu'elles ſe vendent dans le lieu de la décharge du navire ſert à en régler l'eſtimation, mais encore à fixer la valeur de celles de la même qualité qui ont été jettées.

Pour ce qui eſt de celles qui ont été endommagées par le jet, comme ſi, dans le trouble du jet, des barriques ont été défoncées ou crévées, & que par-là la liqueur qu'elles contenoient ſe ſoit gâtée, ou qu'en ſe perdant elle ait altéré d'autres marchandiſes, &c. Domat, loix civiles, liv. 2, tit. 9, ſect. 2, n. 18, *fol. 187*; Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 2*, *cap. 8*, *n. 13*, *fol. 222*; Caſa Regis, *diſc. 46*, *n. 13*. Le prix courant des autres de même qualité, ſert tout de même à fixer la valeur qu'elles auroient eue, ſi elles n'euſſent pas reçu de dommage; après quoi on fait attention au prix qu'elles ſont réellement vendues, &, en comparant ce prix avec la valeur qu'elles auroient eue ſans

le

le dommage, on trouve la ſomme pour laquelle celui à qui elles appartenoient eſt en droit de demander raiſon par contribution; dans laquelle contribution il entre lui-même pour toute la valeur qu'auroient eu ſes marchandiſes, ſans le dommage, non pas ſeulement eu égard à leur valeur actuelle; attendu que ſans cela il ne ſupporreroit pas comme les autres la juſte portion de ſa perte. Loccenius, *ibid.* Par exemple, ſi les marchandiſes n'euſſent pas éte endommagées, elles auroient été vendues 6000 liv. elles ne l'ont été que 4000 liv. c'eſt donc 2000 liv. qui lui reviennent pour le dommage qu'il a ſouffert. Mais, ſous prétexte qu'il ne ſauve que 4000 liv. il ne faut pas dire qu'il ne doit contribuer que pour cette ſomme avec les autres, tant à ſa perte de 2000 liv. qu'à toutes les autres pertes; il doit néceſſairement contribuer pour les 6000 liv. ſans quoi il n'y auroit pas d'égalité dans la contribution, & ſa condition ſeroit plus avantageuſe que ſi ſes marchandiſes n'euſſent ſouffertes aucun dommage.

Par rapport au navire, s'il a ſouffert par le jet, il convient d'eſtimer cette perte; ce qui ne peut ſe faire que par experts; & le prix de cette eſtimation ſe joint à la maſſe générale des pertes, dans leſquelles le propriétaire entre auſſi, & en ſupporte ſa portion conformément à l'art. ſuivant.

En fait de prêt à la groſſe & d'aſſurance, on ne fait point d'attention à la valeur des effets au temps de leur perte; mais ſeulement à ce qu'ils valoient au temps de leur chargement; parce que ce n'eſt que juſqu'à concurrence de cette valeur que le prêteur à la groſſe aventure & l'aſſureur ont voulu courir les riſques. Auſſi le profit maritime & la prime d'aſſurance n'ont-ils lieu que ſur le même pied.

S'il en eſt autrement en matiere d'avaries communes & de jet; c'eſt-à-dire, ſi l'on ſe regle préciſément ſur la valeur qu'auroient eu les choſes jettées ou avariées au lieu de la décharge du navire, ſi elles euſſent été conſervées ſans dommage, c'eſt par un principe d'équité & de juſtice qu'il eſt aiſé de concevoir.

Seroit-il juſte en effet que ceux dont les marchandiſes ont été ſauvées & exemptes de dommage, profitaſſent de leur bonne fortune au dépens des autres dont les effets ont été ſacrifiés pour ſauver les leurs? Voilà le principe de la contribution, d'où il s'enſuit qu'il faut la faire de maniere qu'on faſſe bon à ceux dont les marchandiſes ont été ſacrifiées pour le ſalut commun, de la valeur qu'elles auroient eue au lieu de la décharge du navire, ſi le ſort du jet fût tombé ſur d'autres plutôt que ſur eux. Domat, Loix civiles, liv. 2, tit. 9, ſect. 2, n. 6 *fol* 185, 186.

Sans cela, l'égalité qui doit eſſentiellement regner entre tous ceux qui ſe ſont trouvés dans le danger de tout perdre, & dont les uns n'ont ſauvé leurs effets que parce que les autres ont ſacrifié les leurs, ſeroit trop conſidérablement bleſſée; & c'eſt ce que la Juſtice ne ſauroit ſouffrir.

Toutefois, s'il étoit prouvé que les effets, avant leur jet, euſſent déjà été avariés, il faudroit naturellement déduire l'évaluation de ce dommage à dire d'experts, ſur la valeur qu'auroient pu avoir ces mêmes effets s'ils fuſſent arrivés à bon port, comme les autres non-endommagés; & par-là toute juſtice ſera encore gardée.

Mais toujours, en aucun cas, il ne s'agit du tout point d'examiner le prix de l'achat, ſoit pour autoriſer celui dont les marchandiſes ont été jettées, à

demander le prix qu'elles lui ont coûté, ſans égard à celui de la vente qui en auroit pu être faite; ſoit pour être en droit de lui offrir le même prix de l'achat & de l'en faire contenter, quoique ſes marchandiſes euſſent été vendues un plus haut prix.

Il eſt vrai que c'eſt dans ce cas préciſément que les interpretes du droit poſent pour maxime que *in jactu non habetur ratio lucri ſed tantum damni*, & que c'eſt dans ce goût qu'eſt rédigé l'art. 27, chap. 5 du Guidon. Mais, outre qu'au fonds ce n'eſt rien faire gagner à celui dont les effets ont été jettés; mais ſeulement lui accorder une juſte indemnité, en eſtimant ſes marchandiſes ce qu'elles auroient été vendues au lieu de la décharge du navire; c'eſt qu'encore une fois il n'y auroit pas d'égalité ſans cela.

Suivant l'Auteur des notes ſur l'art. 8 des Jugemens d'Oleron, n. 14, dans la mer du Levant on diſtingue, ſi le jet a été fait avant la moitié du voyage ou depuis. Au premier cas, on ſe regle ſur le prix de l'achat; au ſecond, ſur celui que la marchandiſe auroit été vendue. Quintin Weytſen, a ſuivi auſſi cette doctrine dans ſon traité des avaries, pag. 12 & 13; mais la déciſion de notre article eſt plus unie, & tout à la fois plus juridique & plus équitable. Au ſurplus, ledit art. 8 des Jugemens d'Oleron y eſt conforme, de même que le vingtieme de l'Ordonnance de Wisbuy, *Idem* Stracha, *de aſſec. gloſſe. 6, n. 2 & 3.* Caſa Regis, *diſc. 1, n. 134 & ſeq. Jus Hanſeaticum, tit. 8, art. 1, & ibid.* Kuricke, *fol. 770.*

Il eſt entendu néanmoins que, ſur cette eſtimation, le fret doit être déduit en entier, puiſque l'on conſidere les marchandiſes comme ſi elles fuſſent arrivées à bon port. Art. 39 de la même Ordonnance de Wisbuy *Suprà*, art. 13, tit. du fret ou nolis. Loccenius. *de jure maritimo, lib. 2, cap. 8, n. 8, fol. 217.* Quintin Weytſen, Traité des avaries, pag. 30.

ARTICLE VII.

LA répartition pour le paiement des pertes & dommages, ſera faite ſur les effets ſauvés & jettés, & ſur moitié du navire & du fret, au marc la livre de leur valeur.

LA maniere dont le propriétaire ou le maître du navire doit contribuer de ſon côté au paiement des effets jettés, & en général au paiement des avaries groſſes & communes, eſt réglé par cet article.

Par la loi 2, §. 2, *ff. de lege Rhodiâ*, il paroit bien que le maître du navire doit contribuer pour ſa portion; mais il n'y eſt parlé que du navire, & nullement du fret.

Le huitieme article des Jugemens d'Oleron porte, que le maître contribuera pour tout ſon navire ou pour tout ſon fret à ſon choix *Idem.* l'art. 21, chap. 5 du Guidon.

L'art 40 de l'Ordonnance de Wisbuy dit au contraire, que ce ſera au choix des marchands; & ajoute que ſi le maître eſtime ſon navire un trop bas prix, il ſera permis au marchand de retenir le navire pour lui, à ce prix.

Notre article en prenant le milieu, veut que le navire & le fret contribuent tout à la fois ; mais pour la moitié de leur valeur seulement.

La raison de la contribution des deux objets, est que tous deux ont été sauvés par le jet, ou sont intéressés dans l'avarie commune : & la raison pourquoi ils ne contribuent chacun que pour moitié, & qu'ils ne sont pas indépendans l'un de l'autre, & qu'en user autrement ce seroit donner occasion à la surprise ou à la lésion de part & d'autre.

En effet s'il étoit permis au maître de ne mettre que le fret en contribution, il ne manqueroit pas de prendre ce parti toutes les fois que ce fret seroit moins considérable que le navire ; *& vice versâ*, si le choix étoit déféré aux marchands chargeurs, ils rejetteroient alors le fret pour demander la contribution de tout le navire.

Il étoit donc juste, par une regle simple & unique, de ne faire contribuer ces deux objets ensemble que pour moitié ; car enfin s'il y a un fret, c'est aux dépens du propriétaire ou du maître, tant à raison des victuailles consommées & des loyers des matelots, que de la diminution que souffre nécessairement le navire dans sa valeur durant le voyage, par le dépérissement inévitable de son corps & de ses agrêts & apparaux ; à quoi il faut joindre l'intérêt de toute la dépense de la mise hors. Ainsi nulle apparence de faire contribuer le fret pour le tout, & le navire en même-temps aussi pour le tout, puisque le fret ne fait que le remplacement de ce que le navire est censé avoir perdu de sa valeur pour le gagner.

Encore une fois rien de plus juste que cette contribution des deux objets réunis, pour moitié seulement ; aussi selon Weytsen, Traité des avaries, pag. 31, cette maniere de faire la contribution a-t-elle été adoptée en divers pays. Casa Regis, *disc.* 45, n. 9 & 10.

Delà il s'ensuit pour opérer convenablement, que le fret doit être compté en entier au profit du navire, pour toutes les marchandises indistinctement, tant de celles qui ont été jettées, art. 13, *suprà*, tit. du fret ou nolis, que de celles qui ont été sauvées. Et en cela au reste il n'est point fait d'injustice à ceux dont les marchandises ont été jettées, puisqu'on leur fait valoir leurs effets tout ce qu'ils auroient valu s'ils fussent arrivés à bon port ; au moyen de quoi leur condition est la même que celle des marchands chargeurs dont les effets ont été sauvés. C'est donc de ce fret général que la contribution se fera pour moitié.

Par rapport au navire, s'il y a une police d'assurance dans laquelle le navire ait été estimé, cette estimation servira de regle, sinon il s'agira d'en faire faire l'évaluation eu égard au temps du départ ; & de maniere ou d'autre la contribution n'aura lieu non plus en cette partie que pour moitié ; l'autre moitié censée absorbée par le dépérissement naturel du navire durant le voyage, étant ainsi réputée remplacée par la moitié du fret qui doit être jointe à la moitié de l'estimation du navire, pour former la totalité de la somme pour laquelle le propriétaire ou le maître du navire doit souffrir la contribution.

Si le navire a souffert du dommage par le jet, il s'agira alors de faire faire l'estimation de ce dommage ; mais cela n'apportera de changement dans l'opération que pour grossir d'autant l'état général des pertes sujettes à répartition.

Par exemple. Le fret est de 12000 liv. la moitié sujette à contribution est de 6000 liv. & cette somme sera invariablement contribuable.

Le navire a été estimé au départ 30000 liv. la contribution en cette partie est donc de 15000 liv. Si le navire n'avoit point souffert de dommage par le jet, il ne seroit pas question d'autre chose à cet égard.

Mais le dommage qu'il a reçu par le jet de ses canons, de sa chaloupe & autres ustensiles, ou autrement, a été estimé 2000 liv. c'est par conséquent, autant à ajouter à la masse des pertes; à l'effet de lui faire trouver l'indemnité de cette somme de 2000 liv. par une juste répartition.

On pourroit dire à la vérité que de cette somme de 2000 liv. il y a celle de 1000 liv. à supporter par la moitié non contribuable du navire, & 1000 liv. à ajouter au profit du même navire à l'état général des pertes; au moyen de quoi la contribution pour la moitié du navire seroit bien de 15000 liv. laquelle somme étant jointe à celle de 6000 liv. pour la moitié du fret, ce seroit en tout pour la moitié du navire & du fret 21000 liv. à faire entrer en contribution avec ceux dont les marchandises ont été sauvées, le tout au marc la liv. (ou au sol la livre; car ce sont des termes synonymes) par laquelle opération le propriétaire du navire, à sa portion près qu'il confondroit en lui-même, trouveroit la somme de 1000 liv. faisant la moitié du dommage que le jet à causé à son navire.

Mais cette maniere d'opérer seroit vicieuse. Il n'y a pas d'apparence en effet de réduire à moitié la perte qu'il a soufferte, en lui faisant confondre en lui-même l'autre moitié, sous prétexte que le navire ne paroît contribuer que pour la moitié de sa valeur. Dès qu'on le fait contribuer en même-temps pour la moitié du fret, c'est tout comme s'il rapportoit la valeur entiere du navire; attendu que cette moitié du fret représente l'autre moitié de la valeur du même navire. Ainsi dans l'hypothese, en contribuant pour la moitié du navire & du fret, montant en tout à 21000 liv. il faut nécessairement lui passer dans la répartition la somme entiere de 2000 liv. à laquelle le dommage reçu par son navire a été estimé.

Notre article porte que la répartition des pertes & dommages se fera sur les effets sauvés & jettés, & sur la moitié du navire & du fret.

Pour ce qui concerne la moitié du navire & du fret, les explications qu'on vient de donner doivent suffire. A l'égard des effets sauvés & jettés, il faut entendre cela distributivement & cumulativement tout ensemble. Distributivement par rapport aux effets jettés, pour en rejetter la perte, tant sur les effets sauvés, que sur la moitié du navire & du fret; & cumulativement, tant les effets jettés, que les effets sauvés, pour les faire contribuer tous au paiement du dommage conjointement avec la moitié du navire & du fret: de maniere toutefois que si les effets sauvés ont été endommagés par le jet, l'estimation de leur dommage servira à grossir l'état général des pertes; mais sans diminuer d'autant la somme pour laquelle ils doivent contribuer: parce qu'en pareille occurence on doit opérer comme si tout étoit existant, sans qu'il y eût aucuns effets perdus.

Et comme les effets, tant jettés que sauvés, doivent également le fret, pour la moitié duquel le maître entre en contribution, il est naturel de déduire le fret sur toutes les parties de marchandises sujettes à contribution; puisque ce fret a grossi d'autant le prix des marchandises à la vente, & que sans cela le fret tomberoit en pure perte aux marchands chargeurs.

Cela doit avoir lieu au reste, non seulement à l'égard des marchandises non-avariées, ou de celles qui ont été endommagées par le jet; mais encore de celles qui ont été avariées autrement, avant ou après le jet, comme si durant l'effort de la tempête, l'eau ayant pénétré par les sabords, ou par quelque autre endroit, a gâté des marchandises.

Car, quoique ce dommage, qui n'a pas été souffert pour le salut commun, ne puisse former qu'une avarie simple & particuliere, suivant l'art. 22, chap. 5 du Guidon, & quoique l'avarie que souffre la chose en particulier n'empêche pas que le fret n'en soit payé en entier, & sans aucune diminution, aux termes de l'article 25 *suprà*, tit. du fret ou nolis; il ne s'ensuit nullement delà que, pour régler la contribution, il ne faille pas déduire tout de même le fret à celui dont les marchandises ont été avariées, il n'importe comment, en ce cas de contribution. C'est bien assez qu'il supporte seul l'avarie qu'il a soufferte, sans lui faire mettre en contribution plus qu'il ne retire de ses marchandises. *Alioquin duplici onere gravaretur*, dit Casa Regis, *disc. 46*, *n. 15*.

Le motif de la contribution est qu'il seroit injuste que ceux dont les marchandises ont été sauvées par le jet, les conservassent sans participer à la perte des effets jettés. Pour garder toute justice à cet égard, la contribution ne doit donc se faire que jusqu'à concurrence de la valeur des choses sauvées, & cette valeur étant diminuée par le fret qu'il faut payer, elle ne doit être comptée que sous la déduction de ce fret; de même qu'on ne compte la valeur des choses jettées au prix courant du lieu de la décharge du navire, qu'à la déduction aussi du fret. Par-là celui qui a perdu par le jet, ne retire en proportion que ce qu'il a réellement perdu; & celui qui doit contribuer à la perte, ne contribue tout de même que jusqu'à concurrence de ce qu'il a conservé, tous frais déduits, suiv. l'art. 20 tit. 3, du fret ou nolis.

ARTICLE VIII.

POUR juger *de la qualité* des effets jettés à la mer, les connoissemens seront représentés, même les factures s'il y en a.

DE *la qualité*, & non de leur valeur, laquelle doit être réglée sur le prix courant des marchandises de la même qualité dans le lieu de la décharge du bâtiment. *Suprà* art. 6. Et comme la qualité fait nécessairement une différence considérable, non-seulement le connoissement doit ètte rapporté, mais encore la facture: car enfin que le connoissement énonce des ballots de toile, par exemple, la qualité ne sera pas suffisamment établie par-là, y ayant des toiles de toute espece, & de prix extrêmement disproportionnés. Il faut donc dans tous les cas; où le connoissement ne suffira pas pour constater la qualité des marchandises, que les factures soient représentées, ou d'autres pieces supplétives. Ainsi jugé à Marseille par Sentences des 14 Juillet & 16 Septembre 1750, au rapport de M. Emerigon, & par autre du 30 Juin 1752. Sur tout on pourra même encore exiger l'affirmation du marchand chargeur.

ARTICLE IX.

SI la qualité de quelques marchandiſes a été *déguiſée par les connoiſſemens*, & qu'elles ſe trouvent de plus grande valeur qu'elles ne paroiſſoient par *la déclaration du marchand chargeur*, elles contribueront, en cas qu'elles ſoient ſauvées, *ſur le pied de leur véritable valeur*; & ſi elles ſont perdues, elles ne ſeront payées *que ſur le pied du connoiſſement.*

IL eſt juſte de punir la fraude par-tout où elle ſe trouve ; ainſi la déciſion de cet article ne doit pas paroître trop rigoureuſe.

Déguiſée par les connoiſſemens, & la valeur par les factures : car le reſte de l'article fait connoître qu'il a la valeur en vue principalement. Or la valeur n'eſt pas établie par les connoiſſemens, c'eſt ſeulement dans les factures.

La déclaration du marchand chargeur, dans le temps du chargement ou de la charte-partie ; car s'il s'agiſſoit d'une déclaration après le jet, il eſt évident qu'elle ne ſeroit point inférieure à la véritable valeur des effets, l'excès ſeroit plutôt à craindre ; mais l'Ordonnance y a pourvu, en voulant qu'on ſe regle ſur le prix courant des marchandiſes de la même qualité dans le lieu de la décharge du navire.

Sur le pied de leur véritable valeur. Qui ſera réglée, comme il vient d'être dit, par le prix courant au lieu de la décharge.

Que ſur le pied du connoiſſement, ou de la facture s'il y en a ; autrement on ſe réglera pour l'eſtimation ſur la qualité déclarée par le connoiſſement. Mais alors ne faudra-t-il pas faire valoir ces marchandiſes, telles qu'elles ſeront déſignées par le connoiſſement, le prix courant des autres marchandiſes de la même qualité au lieu de la décharge ? Il ſembleroit que non, aux termes de cet article ; mais cela ſeroit trop rude, & ne pourroit ſe concilier avec l'article 6 ci-deſſus, qui veut indiſtinctement que les marchandiſes jettées & ſauvées ſoient eſtimées ſuivant le prix courant du lieu de la décharge. D'où il s'enſuit qu'en aucun cas, en fait de contribution, on ne doit point faire attention à la valeur de l'achat, ni à la valeur déclarée par le marchand chargeur. Ce qui réſulte ſeulement de la fin de notre article, c'eſt que dans le cas de fraude l'eſtimation ne doit ſe faire que eu égard à la qualité des marchandiſes déclarées dans le connoiſſement, quoiqu'il ſe trouve dans la ſuite qu'elles étoient d'une qualité ſupérieure. Telle eſt la peine que le chargeur doit ſubir pour l'infidélité de ſa déclaration, ou le déguiſement dont il a uſé dans le connoiſſement.



ARTCCLE X.

SI au contraire les marchandiſes ſe trouvent d'une qualité moins précieuſe, & qu'elles ſoient ſauvées, elles contribueront ſur le pied de la déclaration ; & ſi elles ſont jettées ou endommagées, elles ne ſeront payées que ſur le pied de leur valeur.

C'Est dans le même ſens que cet article doit être pris, comme étant une ſuite de l'autre.

Cela veut dire que ſi les marchandiſes ſe trouvent d'une qualité inférieure à celles déclarées dans le connoiſſement, ou exprimées dans la déclaration du chargeur; ce marchand chargeur, au cas que ſes marchandiſes ſoient ſauvées, ſera tenu de contribuer néanmoins ſuivant la qualité déclarée, en les évaluant au prix courant des autres de même qualité; & qu'au cas qu'elles aient été jettées ou endommagées, elles ne ſeront payées que ſur le pied de leur valeur, réglée tout de même au prix courant, & rien n'eſt plus juſte. Mais en cas de jet comment reconnoître qu'il y a eu déguiſement dans la qualité ? Il faut donc ſuppoſer qu'elles ſoient recouvrées dans la ſuite en tout ou en partie, ou que tout n'ait pas été jetté.

ARTICLE XI.

LEs munitions de guerre & de bouche, ni les loyers & hardes des matelots, ne contribueront point au jet ; *& néanmoins ce qui en ſera jetté* ſera payé par contribution ſur tous les autres effets.

LEs munitions de guerre. Parce qu'elles ſont néceſſaires pour la défenſe du navire, & que l'on peut être de moment à autre dans l'obligation de les employer & de les conſumer : en tout cas, ce ſera ſi l'on veut un pur privilege.

Et de bouche. La loi 2, §. 2 *ff. de Lege Rhodiâ*, citée par le Commentateur eſt véritablement applicable à cet objet, qu'il eſt plus que juſte d'exempter de la contribution au jet, puiſque les vituailles ſont néceſſaires pour la nourriture non-ſeulement des défenſeurs & conducteurs du navire; mais encore de tous ceux qui y ſont en qualité de marchands chargeurs, facteurs ou paſſagers.

La même loi qui forme le droit commun en cette partie, étend l'exception aux vivres des paſſagers, & avec raiſon, pourvu que ce ne ſoient effectivement que des vivres & des rafraîchiſſemens qui ſervent journellement : car ſi c'étoient des farines, des vins & autres choſes commeſtibles, chargées comme marchandiſes, & non deſtinées à l'approviſionnement du navire, qu'elles appartinſſent au propriétaire du navire, au maître ou à tout autre, il n'eſt pas douteux qu'elles ne fuſſent ſujettes à contribution. Domat, Loix civiles, liv. 2, tit. 9, ſect. 2, n. 8, *fol.* 186.

Ni les loyers & hardes des matelots. La même décision par rapport aux loyers se trouve art. 20 *suprà*, tit. 4, des loyers des matelots. Ce n'est pas par la raison qu'en donne le Commentateur; que *his non oneratur navis, nec earum jactus eam levare posset*: car si cette raison étoit la bonne, il s'ensuivroit que les pierreries dont parle le même §. 2 de ladite loi 2, ne devroient pas non plus contribuer, & qu'il en faudroit dire autant des dentelles & autres marchandises aussi legeres, quoique de grand prix, contre l'avis unanime des Auteurs, fondé sur la disposition de la même loi en ces termes, *placuit omnes quorum interfuisset jacturam fieri, conferre opportere.*

Mais la raison pour laquelle les loyers des matelots ne contribuent pas au jet, & d'un côté que c'est par leur secours précisément & par leur travail que les effets ont été jettés; par où le navire & le reste du chargement ont été sauvés; & d'un autre côte, qu'au fonds le propriétaire ou le maître du navire contribue à leur décharge pour leurs loyers, en contribuant jusqu'à concurrence de la moitié du fret, à raison duquel il est chargé de leur payer leurs loyers.

Cependant cela doit-il s'étendre à leur port permis; c'est-à-dire, aux marchandises que le propriétaire de navire leur permet, de même qu'au maître & autres officiers, d'embarquer jusqu'à une certaine quantité sans en payer le fret? Je ne le crois pas, quoiqu'on puisse dire que c'est pour eux un supplément de gages, d'autant plutôt que l'art. 8 des Jugemens d'Oleron, dans le cas même où les matelots n'ont que le port de quelques tonneaux pour tous gages; ne les exempte de la contribution que pour un seul tonneau. C'est aussi l'avis de Quintin Weytsen, traité des avaries, pag. 33.

Quand à leurs hardes, ce qui comprend aussi le coffre d'un chacun pour serrer leurs hardes, il est d'autant plus juste de les exempter de la contribution qu'ils n'ont pas même en cela un avantage particulier, puisque suivant la même loi, tous ceux qui sont sur le navire conservent leurs habillemens & leurs bagues & anneaux, sans être obligés de les faire entrer en contribution. L'auteur des notes sur le huitieme article des Jugemens d'Oleron, n. 27.

Toutefois cela ne doit s'entendre que des habits qui se portent journellement, & des linges de rechange pendant le voyage, comme aussi des bagues & joyaux que chacun porte abituellement sur soi, & non ceux que l'on mettroit sur soi, à l'occasion du jet précisément, n'étant pas douteux qu'en ce cas il ne fallût les faire entrer en contribution aussi-bien que l'argent dont on seroit nanti & les billets, de même que les habillemens non journaliers, avec les coffres & malles, & les autres effets qui s'y trouveroient. Art. 26, tit. 5 du Guidon. Voyez les art. 41, 42 & 43 de l'Ordonnance de Wisbuy. Loccenius, *de jure maritimo*, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 4 *&* 21. *Idem* Peckius & Vinnius *in Lege* 2, *ff. ad leg. Rhodiam*, §. *cum in eadem*, *fol.* 213, *not. f.* Et Quintin Weytsen, Traité des avaries, pages 16 & 17. *Et ibi* Devicq & Van Leewen, *n.* 31 *&* 32. *Idem* Kuricke, *ad jus maritimum*, *tit.* 8, *art.* 4, *fol.* 778 *& seq.* avec Casa Regis., *disc.* 45, *n.* 4 *& suiv.*

Et néanmoins ce qui en sera jetté. Cela se rapporte aussi-bien aux munitions de guerre & de bouche qu'aux hardes des matelots : mais par rapport à ce dernier objet, les matelots n'ont aucun avantage, puisque si les habillemens & linge des marchands chargeurs ou autres passagers sont aussi jettés, il faudra

dra tout de même en faire ſupporter la perte par contribution ſur tous les autres effets.

La ſeule diſtinction qu'il y a à faire à cet égard eſt, que la valeur des coffres & hardes des matelots, qui ſont cenſés n'avoir jamais que le néceſſaire, ne ſera comptée que pour en régaler la perte ſur les autres effets, ſans qu'ils ſoient tenus d'y contribuer eux pour cette valeur; au lieu que les paſſagers dont les hardes auront été jettées, ſeront obligés d'entrer dans la contribution pour la valeur qui ſe trouvera excéder celle de leurs habillemens ordinaires, pour raiſon deſquels ils ſont exempts de contribution comme les matelots.

Ainſi ſi les hardes jettées des matelots ſont eſtimées par exemple 1000 liv. cette perte ſera régalée ſur le navire & les effets ſauvés, ſans que ces matelots ſoient tenus de contribuer pour cette ſomme de 1000 liv. parce qu'étant diſpenſés de toute contribution à cet égard ils doivent être indemniſés de leur perte en entier, à la différence de ce qui ſe pratique au ſujet du jet des marchandiſes: & en ce qui concerne les hardes des paſſagers, comme ils ne ſont exempts de la contribution que pour leurs habillemens ordinaires, il faudra en faire une évaluation ſéparée des autres, & dire que ſi leurs habillemens ordinaires jettés ſont eſtimés 1500. liv & les autres 2000 liv. ils ne contribueront à la totalité de la perte que pour ces 2000 liv. & qu'ils en ſeront exempts pour les 1500 liv. comme les matelots.

Par la même raiſon que ce qui eſt exempt de la contribution ne ſe compte pas pour ſupporter la répartition de la perte, il s'enſuit que ſi les munitions de guerre & de bouche jettés valent 1200 liv. il faudra en faire raiſon en entier au propriétaire du navire, ſans qu'il ſoit tenu d'y contribuer pour raiſon de cette même ſomme.

En fait de contribution au rachat du navire & de ſon chargement, il y a cette différence que le navire & le fret y entrent pour le tout, déduction faite toutefois des vituailles conſommées & des avances faites aux matelots, & que les matelots contribuent auſſi à la décharge du fret à proportion de ce qui leur reſtera dû de leurs loyers, ſuivant l'art. 20 *ſuprà*, tit. du fret ou nolis, *ubi vide notata*.

Il faut obſerver au ſurplus que, dans l'eſprit de l'Ordonnance, par-tout où il y eſt parlé des matelots en général, non-ſeulemeut les officiers y ſont compris; mais encore le maître; & que le maître ne doit être détaché ou conſidéré à part, que lorſqu'il eſt mis en oppoſition avec les matelots, comme lorſqu'il eſt dit, *le maître congédiant le matelot*, &c. Alors ſous le nom de matelot eſt compris tout l'équipage, hors le maître : mais par tout ailleurs le maître eſt cenſé confondu avec l'équipage, ſous ce terme générique *matelots*.



ARTICLE XII.

LES effess, *dont il n'y aura pas de connoiſſement*, ne ſeront point payés, s'ils ſont jettés; *& s'ils ſont ſauvés*, ils ne laiſſeront pas de contribuer.

LA note 22 ſur l'art. 8 des Jugemens d'Oleron, dit : *marchandiſes non manifeſtées, leſquelles auront été chargées en cachette. Idem*, Loccenius, *de jure maritimo, lib. 2, cap. 7, n. 4, fol. 205.* Conſulat, ch. 92, 112, 113, 184 & 254.

Dont il n'y aura pas de connoiſſement. C'eſt qu'on ne doit rien embarquer dans un navire ſans l'aveu du maître, & par conſéquent ſans connoiſſement. Et c'eſt ſur ce principe que l'art. 7 du titre du fret ou nolis, permet au maître de renvoyer à terre les marchandiſes trouvées dans ſon vaiſſeau, qui ne lui auront point été déclarées.

Cependant, comme il lui eſt libre, dans le même cas, de les retenir & d'en prendre le fret au plus haut prix que paient les autres marchandiſes de la même qualité, il ſemble que la déclaration qu'il en fera ſur ſon livre de bord, & ſur la facture générale du chargement, doit être ſupplétive à un connoiſſement, & que notre article, qui veut que les effets dont il n'y a pas de connoiſſement ne ſoient point payés, s'ils ſont jettés, ne doit avoir lieu que pour le cas où le maître ne ſe ſera pas apperçu de ces marchandiſes, & qu'il n'aura pas déclaré ſur ſon livre vouloir en prendre le fret.

Car enfin, s'il a fait cette déclaration, & à plus forte raiſon s'il a ſigné un connoiſſement qu'il ait joint aux autres du chargement reſtés pardevers lui, il eſt obligé de livrer la marchandiſe, comme s'il s'en étoit chargé par un connoiſſement en forme délivré au chargeur. En tout cas, le chargement étant conſtaté par-là, il devroit s'imputer, ou d'avoir fait jetter ces effets, ou de n'avoir pas averti qu'ils étoient ſous connoiſſement : au moyen de quoi il ſeroit reſponſable de l'événement, s'il arrivoit que la perte de ces effets ne fût pas répartie à défaut de connoiſſement.

Mais cela ſeroit trop rigoureux. Le cas du défaut de connoiſſement ne pouvant arriver qu'à cauſe que le vaiſſeau aura trop tôt mis à la voile, ou qu'autrement le chargeur n'aura pas eu le temps de faire ſigner le connoiſſement; pourquoi alors ne pas admettre la déclaration du maître comme une preuve ſupplétive au connoiſſement, dès que l'exiſtence des effets a éte conſtatée par le jet.

Si, en faiſant le jet des coffres, ceux à qui ils appartiennent exhibent les effets qui y ſont, dont il n'eſt pas d'uſage de prendre des connoiſſemens, quoique les effets qu'on y met ſoient des plus précieux, refuſera-t-on alors de faire raiſon de la valeur de ces effets dans la répartition des pertes, ſous prétexte de défaut de connoiſſement? Non, ſuivant l'Auteur des notes ſur les Jugemens d'Oleron, art. 8, n. 24, & les art. 41 & 43 de l'Ordonnance de Wiſbuy. La déciſion doit donc être la même pour les marchandiſes dans notre

espece, où la supposition de marchandises qui n'auroient pas existé n'est point à craindre; ce qui est pourtant ce que notre article a eu en vue précisément.

Pour le cas d'un connoissement signé par le capitaine en faveur d'un de ses parens, voyez l'art. 7, tit. 3 du liv. 2.

Et s'ils sont sauvés. Par quelle raison seroient-ils plus exempts de contribuer que les autres effets sauvés ?

Dans le jet des coffres, il faut que ceux à qui ils appartiennent exhibent les effets qui sont dedans, sans quoi ils ne pourront demander la contribution que pour la valeur de ce qui paroîtra à l'extérieur. Loccenius, *de jure maritimo, lib. 2, cap. 7, n. 4, fol. 205, & cap. 8, n. 9, fol. 217.* Art. 41 & 43 de l'Ordonnance de Wisbuy. *Idem*, Vinnius *in Peckium, ad leg. Rhodiam, fol. 222* Casa Regis, *disc. 46, n. 49 & 50.* Van Leeven sur Weytsen, n. 85.

ARTICLE XIII.

NE pourra aussi être demandé contribution pour le paiement des effets qui étoient *sur le tillac*, s'ils sont jettés ou endommagés par le jet, sauf au propriétaire son recours contre le maître; *& ils contribueront néanmoins, s'ils sont sauvés.*

SUR *le tillac.* Cela ne peut arriver que parce qu'il n'y avoit plus de place dans le navire pour mettre ces marchandises ailleurs, ou par la négligence du maitre qui devoit les placer convenablement; & d'une ou d'autre maniere c'est sa faute, ne lui étant pas plus permis de surcharger le navire que d'exposer les marchandises à tomber dans la mer, par leur mauvaise position. C'est pour cela aussi que cet article le rend responsable de l'événement envers le chargeur de la marchandise, & que l'art. 46 de l'Ordonnance de Wisbuy, le rend responsable tout de même envers l'affréteur, dans le cas de la surcharge. Double garantie qui retombe sur le propriétaire du navire, comme tenu des frais de son capitaine, jusqu'à ce qu'il déclare abandonner le navire & le fret, suivant l'article 2, tit. 8 du liv. 2 ci-dessus.

La raison pour laquelle cet article refuse le paiement des effets jettés ou endommagés qui étoient sur le tillac, & que comme ils ne pouvoient qu'embarrasser la manœuvre, la présomption est qu'ils auront été jettés avant toute nécessité de jet; & uniquement parce qu'ils empêchoient & gênoient trop la manœuvre. Et si malgré cela le maitre n'a pas voulu les faire jetter, & qu'ils se trouvent endommagés par le fait du jet des autres marchandises, il suit du même principe, que le paiement de l'avarie ne peut entrer dans la masse des pertes sujettes à répartition; le paiement de la perte pour partie ne pouvant être exigé où il n'y a pas lieu au paiement de la perte lorsqu'elle est totale.

Et ils contribueront néanmoins s'ils sont sauvés. Par la même raison que sur l'article précédent.

Mais la disposition du présent article n'a pas lieu à l'égard des bateaux & autres petits bâtimens allant de port en port, où l'usage est de charger les marchandises sur le tillac aussi-bien que sous le pont. Voyez *suprà*, art. 12, titre du capitaine, qui est le premier du livre second.

ARTICLE XIV.

NE ſera fait non plus aucune contribution, pour raiſon du *dommage arrivé au bâtiment*, s'il n'a été fait exprès pour faciliter le jet.

LES articles 4 & 6 du tit. précédent, ayant déjà réglé que les pertes cauſées au navire par tempête ou autre fortune de mer, ne ſont que des avaries ſimples & particulieres; à moins qu'elles n'aient été faites & ſouffertes pour le ſalut commun, celui-ci n'ajoute rien à leur déciſion; en diſant qu'il ne ſera fait aucune contribution pour raiſon *du dommage arrivé au bâtiment*, s'il n'a été fait exprès pour faciliter le jet, conformément à la diſpoſition de l'article 23, ch. 5 du Guidon, & à la loi 2, §. 1, *ſi conſervatis*, *ff. ad leg. Rhod. Idem.* Julius Ferretus *de re navali*, *lib. 8*, *n. 33*, *fol. 83*; puiſque pour juger ſi telle avarie ſera ſujette à répartition & contribution ou non, tout dépend du point de ſavoir ſi elle eſt avarie particuliere ou commune.

A prendre même à la lettre la fin de cet article, le droit du propriétaire du navire ſe trouveroit fort reſtreint, & il en faudroit conclure qu'il ne pourroit demander raiſon du dommage arrivé à ſon bâtiment, qu'autant qu'il y auroit eu jet, & que le dommage auroit été fait exprès pour le faciliter; mais nulle apparence d'admettre cette interprétation, comme ne pouvant s'accorder, ni avec l'équité naturelle, ni avec la diſpoſition dudit art. 6, du titre des avaries.

Aux termes de cet article 6, en effet, qu'il y ait jet ou non, dès qu'il a fallu couper les cables & les mâts, abandonner les ancres, &c. pour le ſalut commun & éviter le naufrage ou la priſe, nul doute que ce ne ſoit là une avarie commune, ſujette par conſéquent à contribution. Il en faut dire autant de la chaloupe jettée ou abandonnée. De Vicq, ſur le traité des avaries de Weytſen, n. 26, quoiqu'on tienne en général que la chaloupe n'eſt pas une dépendance du navire: ſur quoi voir l'art. 2, tit. 14, liv. premier, *ſuprà.* D'un autre côté en cas de jet, ſi dans le trouble de la manœuvre & l'agitation des flots, des cordages ont été coupés, des vergues ont été emportées, ou ſi en jettant des canons ou autres effets de poids, les bordages du navire ont été endommagés, &c. nul doute non plus que ce ne ſoient encore là des avaries communes, quoique rien de tout cela n'ait été fait exprès.

Ce n'eſt donc pas à cela auſſi qu'on peut faire l'application de notre article; mais ſeulement au cas d'un naufrage ou échouement effectif, où chacun ſupporte ſa perte comme avaries particulieres, & ſauve ce qu'il peut. *Leg. 7*, *ff. de lege Rhodiâ.* Les Italiens diſent à ce ſujet, *chi ſalva*, *ſalva*; *chi perde*, *perde.* Caſa Regis, *diſc.* 121, n. 17. En pareille occurence il arrive cependant quelquefois que, pour tirer les marchandiſes, il faut faire des ouvertures au navire, ce qu'on appelle le *ſaboder*; c'eſt bien alors un dommage fait exprès au bâtiment pour faciliter le jet, ou ce qui eſt la même choſe, l'extraction des marchandiſes; & c'eſt ſans doute cette opération que notre article à eu en vue, quoiqu'il y ait un article exprès ſur ce ſujet, qui eſt le dix-huitieme du préſent

titre. Par cette explication ſimple & naturelle de notre article, on lui fait porter une déciſion particuliere qui ne déroge en rien à l'idée générale que l'art. 6 du titre des avaries a déjà donné des dommages arrivés au navire, qui doivent être conſidérées comme avaries groſſes & communes, ſujettes par conſéquent à contribution.

ARTICLE XV.

S*I le jet ne ſauve le navire*, il n'y aura lieu à aucune contribution, & les marchandiſes qui pourront être ſauvées du naufrage ne ſeront point tenues du paiement ni dédommagement de celles qui auront été jettées ou endommagées.

S*I le jet ne ſauve le navire.* C'eſt la diſpoſition formelle de la loi 4, § 10, *ff. de lege Rhodiâ*, en ces termes : *eorum enim merces non poſſunt videri ſervandæ navis cauſa jactæ eſſe, quæ periit.*

Pour qu'il y ait lieu à la contribution, il faut que le jet ait été fait pour le ſalut commun, & qu'il ait opéré : *jactaræ rerum ex una parte removendi communis periculi cauſa, & conſervatio rerum ex altera*, Duarenus *ad leg. Rhodiam*, *cap. 3*, & Vinnius *in Peckium ad legem Rhodiam*, *leg. 2*, §. *ſi conſervatis*, *fol. 206 & 207*, *n. A & B.* C'eſt encore là le droit commun.

Par identité de raiſon, s'il y a eu jet en vue d'échapper à un corſaire, & que malgré cela le navire ait été pris, quoique dans la ſuite les gens du navire ſe ſoient délivrés par leur bravoure ou leur induſtrie, il ne ſera dû aucun dédommagement à ceux dont les effets ont été jettés. Sentence arbitrale de Mrs. Emerigon & Duqueſnay, à Marſeille, du 13 Février 1748.

Qu'importe en effet qu'il ait été jetté des effets en vue de ſauver le navire, ſi par-là il n'a pas été garanti du naufrage ou de la priſe dont il étoit ménacé ? C'eſt donc alors comme s'il n'y eût pas eu de jet, & chacun ſauvera ce qu'il pourra du naufrage ou du pillage, ſans être ſujet à aucune contribution, au profit de celui dont les marchandiſes auront été jettées. Et par la même raiſon, s'il peut recouvrer ſes marchandiſes, il les conſervera tout de même ſans en faire la contribution. Domat, loix civiles, liv. 2, tit. 9, ſect. 2, n. 15 & 16, *fol. 187*.

Tout cela eſt indubitable. Mais que dire du cas, où quelqu'un ayant dans le navire des effets à lui en propre, & d'autres appartenans à un tiers, qu'il avoit à ſa conſignation, en dépôt, en pacotille ou autrement, aura ſauvé une partie de ces effets, ſoit des ſiens, ſoit de ceux qu'il avoit en garde? Cette partie d'effets ſauvés tournera-t-elle au profit du propriétaire ſeul de ces mêmes effets, ou chacun y prendra-t-il part à proportion de ſon intérêt dans la totalité des effets par forme de contribution?

Il y a ſur cela dans le Code des Viſigots, une loi qui mérite d'être remarquée. C'eſt la cinquieme du liv. 5, tit. 5, & elle eſt conçue en ces termes:

Qui commendata vel commodata ſuſceperit, & de ruina, aut de incendio vel hoſtilitate ſeu naufragio, ſeu quolibet ſimili caſu, ſua omnia liberaverit, & aliena perdiderit, quod accepit ſine aliqua excuſatione cogatur exſolvere.

On suppose là sans doute qu'il y a eu de sa faute, & qu'il pouvoit tout sauver, autrement ce seroit le cas qui suit.

Si verò partem aliquam de rebus propriis liberasse cognoscitur, illi cujus res secum habuerat, juxtà modùm perditæ rei vel liberatæ restituat, qualem judex, ratione deducta, æstimaverit portionem. Si autem sua omnia perdidit, cum liberaret aliena, & de liberatis & de perditis rebus similis ratio deducatur, ut partem arbitriò judicantis que liberavit accipiat. Justum est enim in simili casu, ut ille non damnum solus excipiat, qui se gravibus objecit periculis; & dùm aliena minora conatur liberare, sua majora perdidisse cognoscitur.

A s'en tenir à cette décision, adoptée par Loccenius, *de jure maritimo, lib. 3, cap. 3, n. 8, fol. 249*, ce seroit le cas de la contribution & de la répartition des effets sauvés entre ces deux particuliers, à proportion de la valeur de ce que chacun d'eux avoit dans le navire, en faisant une masse des choses perdues pour la comparer aux effets sauvés ; & effectivement il y a là un air d'équité qui frappe d'autant plus, que c'est ôter au dépositaire, la tentation de travailler à sauver ses propres effets, par préférence à ceux qui lui ont été confiés ; ce qui ne lui est pas permis, étant tenu suivant la loi 32, *ff. depositi*, d'apporter le même soin à les conserver, qu'à la conservation de sa propre chose. C'est lui ôter, dis-je, cette tentation dangereuse, en lui laissant appercevoir qu'il est égal pour lui qu'il sauve les effets du dépositaire ou les siens propres ; puisque ce qu'il sauvera des uns & des autres sera commun à eux deux ; & qu'ainsi n'ayant aucun avantage à sauver les siens par préférence, son intérêt véritable est de sauver ce qu'il pourra indistinctement, appartenant à l'un & à l'autre, en s'attachant à ce qui sera le plus précieux.

Cependant cette regle d'équité étant subordonnée à la maxime *res perit domino*, il ne paroît pas qu'on puisse en faire l'application au cas d'un naufrage absolu, où tout étant censé perdu, ce qui est sauvé ensuite par des secours étrangers, ne peut être qu'au profit des propriétaires de ces mêmes effets sauvés, sans partage avec qui que ce soit, à moins qu'il ne s'agisse d'effets mêlés & communs à plusieurs.

Mais; où je crois cette regle applicable, c'est au cas qu'on soit obligé d'abandonner le navire, soit pour éviter de tomber entre les mains des ennemis ou des pirates, soit après l'échouement, &, qu'en quittant le navire, on a le bonheur de sauver & d'emporter des effets. Et encore, en pareilles circonstances, afin que celui qui a sauvé ces effets soit tenu d'en faire part à celui qui lui en avoit mis en dépôt, il faut supposer qu'il lui auroit été aussi facile de sauver le dépôt que ses propres effets ; ce qui dépend des circonstances.

Par exemple, si ce sont des especes d'or ou d'argent qu'il a sauvées, des marchandises fines, des indigos, &c. & qu'il y en eût aussi appartenant a autrui, ce seroit le cas de partager par contribution entr'eux. Mais s'il n'avoit en sa garde que des marchandises grossieres, d'un grand poids ou d'un gros volume, qu'il ne pouvoit sauver avec la même facilité que ses propres effets, ce seroit autre chose, & il garderoit ce qu'il auroit sauvé à lui appartenant.

Par la regle des corrélatifs il s'ensuivroit aussi que si, n'ayant à lui que des marchandises difficiles à sauver, il en eût sauvé du nombre de celle qu'il avoit en dépôt, il n'auroit rien à y prétendre : mais du moins sa générosité mériteroit une récompense que le Juge régleroit convenablement, si la partie intéressée lui en faisoit refus.

ARTICLE XVI.

MAIS si le navire ayant éte sauvé par le jet, & continuant sa route, vient à se perdre; les effets sauvés du naufrage contribueront au jet sur le pied de leur valeur en l'état qu'ils se trouveront, déduction faite des frais du sauvement.

DES que le navire a été sauvé & conservé par le jet, soit de ses canons, de sa chaloupe ou autres ustensiles, soit des marchandises, c'en est assez pour l'assujettir, avec le reste de son chargement, à la contribution de la valeur des effets jettés, quoique continuant sa route il vienne ensuite à faire naufrage; parce que cet événement postérieur est étranger à la circonstance où il a fallu faire le jet, & qu'il est vrai de dire que sans le jet tout auroit péri dès-lors. Si donc le naufrage postérieur est tel qu'il y ait des effets sauvés, il est juste, puisqu'ils ont été conservés par le jet, qu'ils contribuent avec les débris du navire au paiement de la valeur des effets jettés. *Ita*, Loccenius, *de jure maritimo*, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 6, *& hoc in quotidiana praxi observari testatur.* Quintin Weytsen. *Idem*, Vinnius *in Peckium. Leg.* 4, *ff. de lege Rhodiâ*, *fol.* 246 *&* 247. Mais cette contribution ne doit se faire que jusqu'à concurrence de la valeur effective des effets sauvés dans l'état qu'ils sont, & qu'à la déduction des frais de sauvement; attendu que ces frais indispensables diminuent nécessairement d'autant le produit des effets sauvés, lequel produit net est seulement sujet à contribution. Vinnius *in Peckium*, *ad Leg. Rhodiam*, *fol.* 255 *&* 258.

Il faut prendre garde au reste que, dans l'idée de cet article, le navire doit effectivement avoir été sauvé par le jet; de maniere que la tempête appaisée, il a ensuite continué sa route. Car si le navire n'avoit été que soulagé simplement par le jet, & qu'après quelques heures d'interruption ou dimimution de la tempête, elle eût recommencé avec la même violence, ou qu'autrement le naufrage s'ensuivit, quoique plusieurs jours après le jet, ce seroit le cas de l'article précédent, suivant lequel il n'y auroit pas lieu à aucune contribution. Domat, *Ibid. fol.* 187.

ARTICLE XVII.

LES effets jettés ne contribueront *en aucun cas* au paiement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées, ni les marchandises au paiement du vaisseau perdu ou brisé.

IL est sous entendu ici que les effets jettés ont réellement sauvé le navire, & que dans la suite le navire ayant continué sa route, à fait naufrage, & s'est perdu ou brisé.

Ceci présupposé, l'article décide que les effets jettés ne contribueront en aucun cas au dommage arrivé depuis le jet aux marchandises sauvées ; à quoi il faut ajouter, ni au paiement du navire perdu ou brisé, puisque les marchandises sauvées en sont exemptes, attendu qu'en matiere de naufrage, *res perit domino* : tout est avarie simple ou particuliere, & sauve qui peut. Quintin Weytsen, Traité des avaries, p. 26 & 27.

En aucun cas, c'est-à-dire, soit que les effets jettés soient recouvrés dans la suite, pourvu toutefois que la répartition n'en ait pas déjà été faite, à cause de l'art. 22 ci après, soit qu'ils soient demeurés perdus.

Si ces effets ont été recouvrés, non-seulement le propriétaire ne contribuera pas à cet égard au paiement du dommage arrivé au navire & aux marchandises depuis le jet, mais encore il sera fondé à demander sur les débris du navire & sur les marchandises sauvées, la répartition de l'avarie que ses effets ont soufferts, & des frais qu'il lui a fallu faire pour leur recouvrement. Cela est une suite nécessaire de la décision, tant de cet article que du précédent ; bien entendu toutefois que les marchandises sauvées du naufrage, & les débris du navire ne contribueront qu'à la déduction des frais de leur sauvement, & sur le pied de leur valeur actuelle.

Et si les effets jettés n'ont pas été recouvrés, c'est précisément le cas de l'article précédent, puisqu'il est entendu ici que le navire a été sauvé par le jet.

Il faut prendte garde néanmoins que l'opération ne doit pas se faire dans l'un ou l'autre cas, de la maniere indiquée sur l'art. 11, au sujet des munitions de guerre & de bonche, & des hardes des matelots ; mais conformément à ce qui a été observé sur les art. 6 & 7 ; c'est-à-dire, qu'il faudra estimer les effets jettés relativement à l'art. 6, à l'effet que celui à qui appartiendroient ces marchandises, contribue pour leur valeur avec celle des marchandises sauvées du naufrage, & des débris du navire ; sans quoi, & s'il étoit exempt de contribuer à la perte de ses effets, il seroit de meilleure condition, le navire venant à se perdre dans la suite, que si après le jet il arrivoit à bon port. Et comme cela n'est pas proposable, il faut dire que ces mots, *en aucun cas*, signifient seulement que jamais les effets jettés ne contribuent au paiement du dommage arrivé, depuis le jet, au navire & aux marchandises ; mais que quand le propriétaire demandera le paiement de la valeur de ses effets jettés, il contribuera pour leur valeur au paiement de sa perte, conjointement avec les marchandises sauvées du naufrage, & avec les débris du navire. Interprêter notre article autrement, ce seroit blesser toute justice, & le rendre contradictoire, non-seulement avec lesdits art. 6 & 7, mais encore avec les dix-neuf ci-après, qui par ces mots, *& son chargement entier*, fait entendre bien clairement que les marchandises perdues doivent faire masse avec le reste du chargement sauvé.

L'opération sera la même au reste, que les effets jettés aient été recouvrés ou non ; & la seule différence qu'il y aura, c'est que la perte sujette à répartition sera plus ou moins grande.

ARTICLE

ARTICLE XVIII.

SI toutefois le vaiſſeau a été ouvert par délibération des principaux de l'équipage & des marchands, ſi aucuns y a, pour en tirer les marchandiſes, elles contribueront en ce cas à la répartition du dommage fait au bâtiment pour les en ôter.

C'EST le cas qui a été prévu ſur l'art. 14, pour l'explication de la clauſe finale dudit article; au moyen de quoi il n'y a plus rien à dire à ce ſujet, ſi ce n'eſt que, comme cette opération ne peut avoir lieu qu'en cas d'échouement ou naufrage ſans bris entier du navire, la délibération des principaux de l'équipage & des marchands ne ſuffira, pour autoriſer l'ouverture faite au navire, qu'au cas que les Officiers de l'Amirauté ne ſoient pas encore tranſportés ſur la côte où le naufrage eſt arrivé; car en leur préſence, nulle délibération ne peut être priſe que de leur aveu, ou plutôt c'eſt à eux à ordonner ce qu'il conviendra de faire pour le ſalut commun, en prenant toutefois l'avis des parties intéreſſées.

Il eſt pourtant vrai que l'article 17 du titre des naufrages, enjoint aux Officiers de l'Amirauté de ſe retirer, ſi, lors de l'échouement, les propriétaires ou commiſſionnaires auxquels les marchandiſes ſont adreſſées; ſe préſentent pour mettre ordre par eux-mêmes au ſauvement des effets; mais tout ce qu'ils ont ordonné juſques-là, doit être exécuté, & ce n'eſt qu'après qu'ils ſe ſont retirés, que ceux qui ſe ſont chargés de veiller au ſauvement, peuvent prendre des délibérations convenables. Au ſujet de ces délibérations, pour leur ſûreté, ils doivent les faire ſigner par le plus grand nombre des gens de l'équipage & des parties intéreſſées, où bien il en doit être fait mention dans un rapport général qui ſera fait au Greffe de l'Amirauté, contenant le narré de ce qui ſe ſera fait d'eſſentiel pour le ſauvement: c'eſt néanmoins une précaution que l'on néglige preſque toujours, & ſur laquelle les aſſureurs, prêteurs à la groſſe, ou autres intéreſſés ont la complaiſance de paſſer, tant ils redoutent les frais de juſtice, parce qu'il s'eſt trouvé réellement des Officiers d'Amirauté, qui n'étoient pas exempts du reproche de les avoir multipliés à l'excès.

ARTICLE XIX.

EN cas de perte des marchandiſes miſes dans des barques pour alléger le vaiſſeau entrant en quelque port ou riviere, la répartition s'en fera ſur le navire & ſon chargement entier.

CE cas-ci eſt avec raiſon comparé au jet, puiſqu'il y a néceſſité de décharger une partie des marchandiſes dans des barques & alleges, pour ſoulager & alléger le navire, & le mettre en état par ce moyen d'éviter

le naufrage en entrant dans le port ou dans une riviere. Il eſt donc juſte, ſi ces marchandiſes miſes dans ces barques périſſent, que la répartition s'en faſſe ſur le navire & ſon chargement, qui ont été ſauvés par-là; & c'eſt auſſi la diſpoſition préciſe de la Loi 4, *ff. de leg. Rhodiâ*, & de l'art. 28, chap. 5 du Guidon. *Idem*, Loccenius, *de jure maritimo*, *lib.* 2, *ch.* 8, *n.* 6, *fol.* 214; Quintin Weytſen, tit. des avaries, p. 21, 22; Julius Ferretus, *de re navali*, *lib.* 8, *n.* 52, *fol.* 84, & les autres Auteurs.

On comprend que ſi les marchandiſes miſes dans les barques ou alleges, n'ont pas le ſalut commun pour objet, & que s'il n'eſt queſtion que de les rendre à quai pour la décharge ordinaire du navire, leur perte ne peut faire qu'une avarie ſimple, quoiqu'à la charge des aſſureurs, art. 30 dudit chap. 5 du Guidon. Kuricke, *ad jus Hanſeaticum*, art. 4, tit. 8, *fol.* 781, 782.

ARTICLE XX.

MAIS ſi le vaiſſeau périt avec le reſte de ſon chargement, il n'en ſera fait aucune répartition ſur les marchandiſes miſes dans les alleges, quoiqu'elles arrivent à bon port.

C'EST la diſpoſition de la même loi & du même art. 28 du Guidon. Et la raiſon de la déciſion eſt claire; car le navire étant perdu avec le reſte de ſon chargement, il importe peu qu'on ait mis une partie des marchandiſes dans des barques ou alleges, & qu'elles ſoient arrivées à bon port. Ce cas n'eſt nullement différent de celui où ces marchandiſes ſeroient reſtées dans le navire, & que le propriétaire auroit eu le bonheur de les ſauver du naufrage. Il les conſerveroit alors ſans être obligé de contribuer à la perte du navire & des autres marchandiſes; il les doit donc conſerver tout de même quoiqu'elles aient été miſes dans des alleges, ni ayant aucune raiſon de différence pour la déciſion. Domat, loix civiles, livre 2, tit. 9, *ſect.* 2, *n.* 14, *fol.* 186; Loccenius, *de jure maritimo*, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 18, & Weytſen, *ibid.* Ferretus auſſi *ibid.* pag. 23 & 24 : c'eſt le droit commun, en un mot.

On peut ajouter, encore, que ſuivant l'article 17, *ſuprà*, les effets jettés, quoique recouvrés, ne contribuent pas non plus au dommage arrivé depuis le jet, puiſque le cas des marchandiſes miſes dans des alleges pour ſoulager le navire, eſt entiérement comparable à celui du jet : c'eſt ce qu'établit fort bien Vinnius in Peckium, *ad leg. Rhodiam*, *leg.* 4; *fol.* 246.



ARTICLE XXI.

SI aucuns des contribuables refusent de payer leurs parts, le maître pourra, pour sûreté de la contribution, retenir, même faire vendre par autorité de Justice, des marchandises jusqu'à concurrence de leur portion.

RIEN de plus naturel que cette faculté accordée au maître, comme procureur né du propriétaire, ou armateur du navire, de retenir & faire vendre par autorité de Justice les marchandises de ceux des contribuables aux avaries communes, qui refusent de payer leur contingent de la contribution, art. 9 des Jugemens d'Oleron, avec les notes. Loccenius, *de jure marit. lib. 2, c. 8, n. 11, fol. 221*; Peckius & Vinnius, *in leg. 2, ff. ad legem Rhodiam, fol. 201.* Mais comme il a été observé sur l'art. 6 ci-dessus, ce n'est point une obligation que cet article lui impose. Ainsi, à moins que ceux qui ont le principal intérêt dans la répartition des pertes, n'aient saisi les effets entre ses mains, il peut délivrer à chacun ses marchandises, sans crainte d'être exposé à aucune recherche, en cas d'insolvabilité de quelques-uns d'eux.

Il est même sans exemple qu'on ait fait des saisies en pareil cas, & la retenue des marchandises seroit d'autant plus déplacée, qu'elles pourroient dépérir en attendant l'opération de la contribution, avant laquelle nul n'est en demeure de payer.

Il faut avouer cependant que la saisie est licite, & que le saisissant ne pourroit être obligé d'en consentir la main-levée, que moyennant une bonne caution.

ARTICLE XXII.

SI les effets jettés sont recouvrés par les propriétaires depuis la répartition, ils seront tenus de rapporter au maître & aux autres intéressés, ce qu'ils auront reçu dans la contribution, déduction faite du dommage qui leur aura été causé par le jet, & des frais de recouvrement.

LES effets jettés ne sont donc pas censés abandonnés au premier occupant? & il n'est pas douteux que celui à qui ils appartenoient, n'ait droit d'en faire le recouvrement, par des plongeurs & pêcheurs, ou de les réclamer & retirer des mains de quiconque peut les avoir sauvés, art. 28 & 32, chap. 5 du Guidon.

C'est ainsi que s'en explique le §. 8 de la loi 2 & de la loi 8, *ff. de lege Rhodiâ.* Il en est de ce cas tout comme des effets naufragés. Loccenius, *de*

jure maritimo, *lib. prim. c. 7*, *n. 6*, *fol. 70*, *& lib. 2*, *cap. 7*, *n. 5*, *fol. 206 & 207*. Mais il eſt un temps pour en faire la réclamation, après lequel il y a fin de non-recevoir, comme il ſera dit ſur le titre des naufrages.

Si les effets jettés ſont recouvrés avant la repartition, il n'en doit plus être queſtion, ſi ce n'eſt pour raiſon du dommage qu'ils auront ſouffert & des frais du recouvrement.

Si c'eſt après la répartition, le propriétaire de ces effets ſera tenu de rapporter à ceux qui auront contribué, ce qu'il aura reçu par l'opération de la contribution, dit la même loi 2, §. 7, *ff. de lege Rhodiâ*. Domat, loix civiles, liv. 2, tit. 9, ſect. 2, *n. 17*, *fol. 187*; Loccenius, *ibid. fol. 226*. Notre article ajoute avec raiſon, déduction faite du dommage cauſé par le jet & des frais du recouvrement. *Idem*, l'Auteur des notes, ſur l'art. 9 des Jugemens d'Oleron, n. 10 & 11.

Il ſemble d'abord qu'il n'eſt queſtion pour cela que d'eſtimer le dommage ſouffert par ſes marchandiſes, à l'occaſion du jet, & d'y joindre les frais de recouvrement, pour faire la déduction du total ſur la ſomme par lui reçue, à l'effet qu'il n'ait que le ſurplus à reſtituer. Mais de cette maniere il ne perdroit rien, tandis que dans l'opération de la contribution, il a été obligé de contribuer, pour la valeur que ſes marchandiſes auroient eue ſi elles fuſſent arrivées à bon port; au moyen de quoi, il faut néceſſairement qu'il ſupporte ſa portion de la perte. Et ſi, d'un autre côté, on lui faiſoit rapporter ce qu'il a reçu, ſous prétexte que les effets recouvrés en font l'indemnité, il ſe trouveroit qu'il ſupporteroit ſeul une perte, qui regarde tous les contribuables.

Pour éviter donc toute mépriſe & ſection en pareil cas, le plus court & le plus ſûr eſt de lui faire rapporter ſimplement la valeur effective des effets recouvrés, déduction faite des frais de recouvrement, & de faire la répartition de la ſomme entre lui & les autres contribuables ſur le même pied & au ſol la livre de la premiere répartition, ſi mieux on aime refaire la premiere opération, en lui laiſſant la valeur des effets recouvrés, & ne comptant pour perte à ſon égard, que l'excédent de la ſomme qui avoit d'abord été ſujette à répartition. Par-là on verra ce qui lui feroit revenu, ſi l'opération eût d'abord été faite de cette maniere; & ce qu'il ſe trouvera avoir reçu de plus, ſera ce qu'il aura à reſtituer aux autres contribuables.

Au ſurplus, dans tous les cas de la contribution, le réglement qui en a été fait judiciairement, parties préſentes ou duement appellées, ou même à l'amiable, avec le plus grand nombre des parties intéreſſées, doit être exécuté par proviſion, du moins en donnant caution, ſauf la reviſion de la part de ceux qui n'ont pas aſſiſté à l'opération, ou qui s'en plaignent, & à faire enſuite décider définitivement.





TITRE IX.

DES PRISES.

IL est du droit de la guerre d'affoiblir son ennemi autant qu'il se peut, en le troublant dans ses possessions & dans son commerce. Delà l'usage reçu de tout temps chez les nations en guerre, d'armer des vaisseaux pour s'emparer de ceux des ennemis, ou pour enlever leurs effets, en faisant des descentes sur leurs côtes.

C'est à cet objet qu'est dû, pour ainsi dire, l'établissement fixe de la charge d'Amiral dans ce Royaume. Sa marine trop foible alors pour se faire respecter, ce n'étoit que dans des cas extraordinaires que la France mettoit des flottes en mer à l'aide de ses alliés. Hors delà elle ne faisoit la guerre sur mer, excepté quelques vaisseaux que l'Amiral équipoit à ses frais, qu'avec les navires armés en course par les particuliers. Et comme l'âpreté du gain, d'un côté, faisoit négliger la sûreté des armemens pendant la guerre, ce qui exposoit trop souvent le pavillon François à être insulté; & d'un autre côté, entretenoit l'ardeur du pillage jusqu'en pleine paix, au préjudice même des alliés & des sujets du Roi; pour remédier à ces inconvéniens & réprimer ces désordres, le moyen le plus sûr, en rendant continues les fonctions de l'Amiral, fut de lui donner l'inspection sur tous les vaisseaux qui seroient armés dans la suite, & d'assujettir tous les particuliers qui équiperoient des navires en guerre ou en marchandise, à prendre de lui, avant de mettre en mer, une commission ou un congé, sur peine de confiscation.

Telle est l'origine des commissions en guerre & des congés de l'Amiral: établissement, qui, perfectionné depuis divers réglemens, a mis le bel ordre qu'on admire aujourd'hui dans notre navigation & dans nos armemens en course.

Quelque ancienne & autorisée que soit cette maniere de faire la guerre, il est néanmoins des prétendus Philosophes qui la désapprouvent. Selon eux, ce n'est pas ainsi qu'il faut servir l'Etat & le Prince; & le profit qui en peut revenir aux particuliers, est illicite, ou du moins honteux. Mais ce n'est là qu'un langage des mauvais Citoyens, qui sous le masque imposant d'une fausse sagesse ou d'une conscience artificieusement délicate, cherchent à don-

ner le change, en voilant le motif ſecret que cauſe leur indifférence pour le bien & l'avantage de l'Etat.

Autant ceux-ci ſont blâmables, autant méritent d'éloges ceux qui généreuſement expoſent leurs biens & leur vie aux dangers de la courſe. Plus en état en quelque ſorte de nuire aux ennemis, que le gouvernement avec l'appareil des flottes les plus formidables, ils lui rendent encore le ſervice de le décharger du ſoin d'armer à ſes frais un grand nombre de vaiſſeaux, qu'il ſeroit obligé de deſtiner à la courſe ſans leur ſecours.

Il ne faut donc plus s'étonner que la courſe des armateurs particuliers ait toujours été extrêmement favoriſée; mais comme elle peut aiſément dégénérer en abus & en brigandages, il a paru néceſſaire de l'aſtreindre à des loix & à des regles de police, ſous diverſes peines, dont la moindre eſt la privation des avantages remportés ſur ſes ennemis, c'eſt ce qu'il s'agit de développer en diſcutant les différens articles dont ce titre eſt compoſé.

ARTICLE PREMIER.

AUcun ne pourra armer vaiſſeau en guerre, ſans commiſſion de l'Amiral.

LA premiere des regles de la courſe fait le ſujet de cet article. Elle conſiſte à aſſujettir quiconque arme un vaiſſeau en guerre, à prendre une commiſſion de l'Amiral; & en cela l'article n'a rien ſtatué de nouveau : la loi avoit porté dès le temps de l'établiſſement de la charge d'Amiral, & elle n'a pas varié depuis, comme il réſulte des Ordonnances de 1400, art. 3; de 1517, art. 2; de 1543, art. 18; de 1584, art. 30; de la Déclaration du Roi du premier Février 1650, art. 3, & de l'Arrêt du Conſeil du 31 Octobre 1662.

La raiſon primitive de cette loi, eſt qu'il n'y a que le Souverain qui ait droit de faire la guerre. Il eſt vrai que les armemens en courſe ne ſe font qu'après une déclaration de guerre publiée dans les formes, & que ces ſortes de déclarations enjoignent aux ſujets *de courre ſus aux ennemis*, tant par mer que par terre; mais cela ne s'entend qu'à condition de ſe munir auparavant d'une permiſſion particuliere du Souverain ou des Officiers qui les repréſentent en cette partie. Et comme en ce qui concerne les courſes ſur mer: le Roi a attaché ſpécialement, à la charge d'Amiral, le droit de délivrer, en ſon nom, les commiſſions néceſſaires pour rendre ces hoſtilités légitimes; c'eſt ce qui fait que nul autre officier que l'Amiral n'eſt fondé à en accorder. Ainſi jugé contre M. de Blenac, Gouverneur général des iſles de l'Amérique, par Arrêt du Conſeil, du 15 Mars 1695. V. ſur l'art. 9, tit. premier, liv. premier, l'anecdote concernant les commiſſions en guerre, données par Jacques II, Roi d'Angleterre, refugié en France.

A cette raiſon qui ſe tire du droit de ſouveraineté, il en faut joindre une autre fondée ſur l'intérêt qu'à l'Etat, que la courſe ſe faſſe dans les regles & ſuivant les loix de la guerre, ſans excès à l'égard des ennemis, comme

fans injure par rapport aux amis & alliés ; & c'eft à quoi il a été pourvu en foumettant les armateurs à prendre des commiffions de l'Amiral, & aux formalités qui en dépendent. Ce font là autant de principes que pofe M. le Chevalier d'Abreu dans fon Traité de Jurifprudence politique fur les armemens en courfe, premiere partie. chap. 1, §. 11, pag. 9 & 10. V. le Journal étranger du mois de Février 1756, pag. 155.

Au refte la commiffion de l'Amiral eft tellement néceffaire, qu'une permiffion du Roi n'en difpenferoit pas, même quand il s'agiroit d'un vaiffeau de guerre que Sa Majefté accorderoit à quelqu'un pour faire la courfe. Ce n'eft que pour les vaiffeaux que le Roi fait armer à fes frais, & dont il donne le commandement à quelques-uns de fes Officiers pour faire la courfe, qu'il n'eft pas néceffaire d'une commiffion de l'Amiral. Hors ce cas, elle eft indifpenfable dès que l'armement eft fait aux frais des particuliers.

Notre article ne dit point quelle peine encourroit l'armateur qui mettroit en mer fans commiffion ; & l'art. 3, déjà cité dans la Déclaration du premier Février 1650, fe contente de renvoyer aux peines portées par les Ordonnances. Cependant les anciennes Ordonnances n'ont rien ftatué précifément fur ce fujet, & tout ce qu'on en pourroit conclure, c'eft qu'il s'agiroit d'appliquer à ce cas-ci la peine de la confifcation qu'elles prononcent en général contre ceux qui mettent en mer fans congé de l'Amiral, dans laquelle confifcation feroient enveloppées les prifes faites par le vaiffeau armé fans commiffion.

Il me paroît néanmoins, qu'outre cette peine civile, il y auroit lieu d'appliquer à ce même cas, celle qui eft attachée à la piraterie, & cela par argument de l'article 3 ci-après ; car, enfin, qu'un fujet du Roi, fans fa permiffion, faffe la courfe avec commiffion d'un Prince étranger, & fous fa banniere, ou qu'il la faffe fans aucune commiffion, c'eft la même chofe ; il doit donc dans l'un & dans l'autre cas être traité comme pirate.

Que le vaiffeau foit armé entiérement en guerre, ou tout à la fois en guerre & marchandife, il faut également une commiffion de l'Amiral, au moins à l'effet de légitimer les prifes qui pourroient être faites par ce vaiffeau ; de forte qu'un fimple congé ne fuffiroit pas pour cela, parce qu'il ne regarde que la navigation de commerce ; de même que la commiffion en guerre n'a pour objet que la courfe, à raifon de quoi elle ne difpenfe pas de prendre un congé, lorfque, outre la courfe, on charge ces marchandifes.

Cependant, fi la commiffion eft en guerre & marchandife tout enfemble, comme il y en a quantité d'exemples, elle fuffit alors, fans qu'il foit befoin de prendre un congé.

Mais quoiqu'un vaiffeau, équipé en marchandife, foit armé plus qu'en temps de paix, en vue fimplement d'être en état de fe mieux défendre, un congé lui fuffit pour l'exempter de contravention ; & s'il arrive qu'il faffe quelque prife en fe défendant, il ne lui fera pas fait un crime de ne s'être pas muni d'une commiffion en guerre : la prife n'en fera pas moins bonne par rapport à l'ennemi, pourvu qu'elle ait été faite fuivant les loix de la guerre. Ce qui en réfultera feulement, c'eft que cette prife ne fera pas au profit de l'armateur ni de l'équipage ; elle demeurera acquife par droit de

confiſcation au Souverain, ou à celui à qui il a cédé en cette partie ce droit de confiſcation, c'eſt-à-dire, à l'Amiral; car il eſt conſtant, comme on l'a montré ſur l'art. 10 du tit. premier, livre premier, que toutes les confiſcations maritimes appartiennent à l'Amiral.

Et la raiſon pour laquelle l'armateur, ſans commiſſion en guerre, n'a aucune part dans les priſes qu'il fait, c'eſt qu'il a négligé les formalités dont l'obſervation eſt eſſentielle, pour l'autoriſer à s'emparer des effets des ennemis. A la vérité la priſe n'eſt pas moins bonne ſur l'ennemi, parce qu'il ſuffit à ſon égard qu'il ait été dépouillé par le ſujet du Prince avec lequel le ſien eſt en guerre; mais, dans l'hypotheſe, le preneur ayant armé ſans commiſſion, n'a pu acquérir à ſon profit, comme n'ayant pas le titre néceſſaire pour lui tranſmettre la propriété des biens de l'ennemi qu'il a pris,

Tout cela eſt la doctrine de Grotius, fondée ſur ce que le profit des priſes appartient de droit au Souverain, & qu'il n'eſt abandonné qu'à celui qui arme au nom de l'Etat & avec la permiſſion du Souverain, en conſidération des riſques qu'il court, & de la dépenſe extraordinaire qu'il fait à cette occaſion. En un mot, il eſt décidé formellement, par Arrêt du Conſeil du 23 Janvier 1706, que les priſes faites ſur les ennemis ſans commiſſion de l'Amiral, ſont confiſquées à ſon profit pour le tout. Et cette déciſion eſt d'autant plus remarquable que l'arrêt a été rendu avec M. le Procureur du Roi, qui prétendoit que la confiſcation en ce cas appartenoit au Roi. Les mémoires fournis de part & d'autre dans cette affaire importante, ſont d'une grande beauté. V. *ſuprà* l'anecdote concernant cet Arrêt, aux notes, ſur l'art. 10, titre de l'Amiral.

Il faut avouer néanmoins que M. l'Amiral a la généroſité de ne ſe prévaloir pas toujours du défaut de commiſſion en guerre, lorſque le navire eſt principalement équipé en marchandiſes, & qu'en pareil cas il a coutume d'accorder des gratifications conſidérables, tant à l'armateur qu'au capitaine & aux gens de l'équipage, eu égard à la dépenſe extraordinaire faite par le premier, pour mettre ſon vaiſſeau en meilleur état de défenſe, & à la bravoure des autres. La derniere guerre en a fourni un exemple dans ce port, au ſujet d'une priſe faite par le petit navire *le don de Dieu*, appartenant au ſieur Etienne Denis, négociant, armateur de cette ville.

On trouve auſſi un exemple antérieur dans la guerre de 1689, & c'eſt une anecdote extrêmement remarquable. Joſeph Patot, commandant la Tartane *le Saint Genezey*, de Marſeille, étant allé à Madere porter un chargement de ris, le Gouverneur de cette Iſle le fréta pour porter du bled à l'Iſle de S. Michel. Dans ſa route, le 5 Septembre 1693, un vaiſſeau Anglois lui donna chaſſe & le joignit; mais Patot, quoiqu'il n'eût que ſix hommes d'équipage & deux mouſſes, ſauta à bord de l'Anglois, & l'enleva après un rude combat. Patot, continuant ſa route avec ſa priſe, fut encore obligé de combattre des Anglois, des Hollandois & des Flamands; & enfin il leur échappa, quoique tous les gens de ſon équipage fuſſent bleſſés. Ce brave capitaine demanda au Conſeil du Roi la confiſcation de la priſe à ſon profit: il étoit non-recevable, parce qu'il n'avoit pas pris de commiſſion en guerre; mais M. l'Amiral n'héſita pas à lever l'obſtacle, en conſentant que ce capitaine profitât de la priſe en conſidération de ſon courage, toutefois ſans

ſans tirer à conſéquence. L'Arrêt qui intervint le 8 Juin 1694, lui adjugea effectivement la priſe à la réſerve ſimplement du dixieme de l'Amiral. Ce n'eſt pas là le ſeul exemple d'une bravoure extraordinaire que les François aient donné; il ne faudroit donc pas toujours craindre la ſupériorité des forces de l'ennemi.

Cette déciſion au reſte, qu'une priſe, faite ſans commiſſion de guerre, appartient à M. l'Amiral à titre de confiſcation, étant abſolument indépendante de ſon ancien droit de dixieme dans les priſes, elle ne doit pas varier par conſéquent ſous prétexte que ce droit de dixieme eſt maintenant ſupprimé.

Une obſervation importante à faire, eſt que dans les armemens en courſe, auſſi-bien que dans la navigation ſimple, il faut que les deux tiers au moins de l'équipage ſoient des matelots François, relativement à l'article 8 du réglement de Strasbourg, qui ſe rapporte au temps de la guerre comme au temps de la paix. Lettre du Roi Louis XIV à M. le Comte de Toulouſe, du premier Mars 1710, que l'on trouvera ſur l'art. 5 ci après, Il en eſt de même en Eſpagne. Décret de Philippe V, du 16 Octobre 1705, art. 14.

DECLARATION DU ROI,

Portant Réglement ſur le fait de la Navigation, armement de Vaiſſeaux, & des Priſes qui ſe font en mer.

Du premier Février 1650.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre, à tous ceux qui ces préſentes Lettres verront Salut. Nous avons aſſez fait connoître depuis notre avénement à la Couronne, que tous nos deſſeins & nos actions, même l'emploi de nos armées, ne tendoient qu'à la paix, pour faire que non-ſeulement nos ſujets puſſent au plutôt recueillir les fruits de ce bien tant deſiré; mais auſſi qu'étant rendu général, & toute la Chrétienneté ſe trouvant en repos, les déſordres de guerre venant à ceſſer, & la paix affermie par le conſentement de tous ceux qui y ſeroient compris, le commerce fût heureuſement rétabli par-tout; & que, par ce moyen, l'abondance & la félicité qui dérivent toujours de cette ſource, vinſſent auſſi à être plus univerſellement répendues par la communication réciproque entre les Nations. Mais pendant que nous y travaillons avec ſoin, & que nous attendons l'accompliſſement de ce bonheur de la main de Dieu, qui convertira, quand il lui plaira dans l'ordre de ſa providence, les cœurs de nos ennemis qui y réſiſtent, & ont empêché juſqu'ici la concluſion de ce bon œuvre, nous avons travaillé de notre part, & contribué de tout ce qui nous a été poſſible, pour conſerver & entretenir de très-bonne foi la paix & la bonne intelligence avec les autres Princes & Etats qui nous ſont amis & alliés, ſelon les Traités & conventions qui ſont entre nous: & croyant que ce louable deſſein ne pouvoit mieux être exécuté, qu'en maintenant les ordres anciennement établis au fait de la navigation & trafic, & faiſant faire juſtice exacte des contraventions & des fautes, crimes & délits qui s'y commettent; nous avons voulu ſoigneuſement prendre garde à ce que la liberté du commerce des étrangers fût conſervée, & en tout & par-tout favoriſée en tous les pays de notre ſujétion & obéiſſance, tenant pour cet effet nos côtes ſûres & la mer nette, par nombre de vaiſſeaux que nous avons fait armer exprès & commandé à nos Officiers de l'Amirauté de faire bonne juſtice & exemplaire de ceux qui entreprennent d'exercer la piraterie, ſous divers prétextes, violences & fraudes recherchées, ſans ſouffrir qu'ils euſſent retraite en nos ports & havres, ni qu'ils eſſayaſſent d'y faire receler leurs vols & pillage, ni prétendre d'y en faire les ventes & débit, par quelque connivence ou participation avec aucun de nos ſujets, que nous ne voudrions nullement ſupporter en telles mauvaiſes

actions préjudiciables à nos autres bons sujets & à nos voisins, amis & alliés ; ains au contraire, voulant & desirant que tels malfaiteurs soient punis & châtiés, selon que l'énormité de leurs crimes le desire : ce qui a si bien réussi qu'on peut dire qu'il n'y a aujourd'hui lieu au monde où la justice soit administrée aux étrangers trafiquans & négocians, ou qui ont été déprédés sur la mer, avec plus d'humanité, de légalité & de la promptitude comme elle est en France : encore que souvent nos sujets nous aient fait entendre qu'ils ne reçoivent pas toujours ailleurs un pareil traitement. A quoi néanmoins nous n'avons pas tant d'égard, que nous ne soyons bien aises de commencer par nous-mêmes, en exécutant nos Traités d'alliance, à régler & contenir nos propres sujets, bien que ce soit aussi notre volonté de les protéger & défendre pour leur faire obtenir ce qu'ils prétendront légitimement, & qu'ils peuvent desirer du fait de nos alliés ; mais toujours par les voyes civiles prescrites par les Traités, & ainsi qu'il se pratique entre les Princes & Etats Souverains. Et d'autant que les divisions & mouvemens survenus ès pays & Royaumes qui nous avoisinent, ont donné lieu par la diversité des partis à faire plusieurs prises de vaisseaux les uns sur les autres, n'entendant participer en aucune maniere à ces désordres & voies d'hostilité, nous avons fait publier dès l'année 1643, & encore en l'an 1647 diverses Ordonnances & Réglemens portans défenses de vendre les choses qui seroient déprédées à cette occasion par l'un ou l'autre parti, & amenées sur les terres & lieux de notre Royaume, & à tous nos sujets d'en acheter & retenir : ensemble à nos Officiers de l'Amirauté de prendre aucune connoissance de telles procédures, sinon pour faire restituer à nos sujets les biens qui se trouveroient leur appartenir, & qu'ils auroient réclamés suivant les formes ; & depuis ayant été averti qu'aucuns de nos sujets, sous prétexte de faire la guerre à nos ennemis, en vertu des commissions de la Reine Régente, notre très-honorée Dame & mere, possédant & exerçant la charge de Grand-Maître, Chef & Sur-Intendant-Général de la navigation & du commerce de France, prenoient encore Commissions d'aucuns Princes étrangers pour faire la guerre à autres nos alliés avec lesquels ils sont en guerre en arborant à leur plaisir & selon l'occasion, telles bannieres que bon leur semble, pour couvrir leurs mauvais desseins & favoriser leur piraterie, & faisant dresser telles procédures qu'ils veulent par des particuliers étant en leurs vaisseaux & menés avec eux, contre les Ordonnances de la Marine : nous avons voulu faire clairement connoître par le contenu en nos Ordonnances des 7 Septembre & 8 Décembre derniers, que nous ne pouvions souffrir cette maniere de déprédations & pilleries injustes, qui troublant la sûreté & liberté de la navigation & du trafic entre nos alliés & sujets, violent aussi le respect qui nous est dû, & contreviennent directement à la disposition des Loix & Ordonnances anciennes & modernes : & de fait avons réitéré défenses très-expresses à tous capitaines entretenus à notre service, & tous autres nos sujets, qui auroient fait leur armement en France, en vertu des Commissions de ladite Dame Reine Régente, notre très-honorée Dame & Mere, & qui seroient sortis des ports du Royaume, de prendre aucune Commission, ni arborer baniere d'aucun Prince étranger, ami ou allié, pour faire des prises sur ceux avec lesquels il seroit en rupture, ni quand ils seront à la mer faire tort ni dommage quelconque aux vaisseaux qu'ils rencontreront de nos amis, alliés ou sujets, ni prendre & exiger d'eux aucune chose sous quelque prétexte que ce soit, ni de mener, vendre & disposer des marchandises qu'ils prendront dans aucun port étranger ; à peine d'être déclarés pirates, & d'être punis extraordinairement. Même aurions député aucuns de nos Conseillers en notre Conseil d'Etat, pour recevoir les plaintes qui seroient faites desdites déprédations : en conséquence de quoi plusieurs Anglois s'y étant adressés, icelles examinées en notredit Conseil, ou nous étions présent, nous y aurions pourvu avec toute la justice qu'on sauroit desirer, & fait donner tous les ordres nécessaires pour la restitution des choses mal prises, & réparation du dommage des intéressés. Mais afin que de ces plaintes & affaires particulieres, il en puisse réussir un bien plus général pour l'avenir, & que nul ne puisse dorénavant se couvrir d'aucune sorte d'excuse, sous prétexte d'ignorance ou autrement, ni mettre en doute la sincérité de nos intentions en telles matieres ; desirant sur ce déclarer notre volonté, pourvoir de réglement nécessaire contre tels désordres, & renouveller à cette occasion & confirmer les bonnes & saintes Ordonnances des Rois nos prédécesseurs, dans l'observation desquelles consistent la sûreté du commerce, qui entretient l'union & l'amitié réciproque des peuples & nations, & faisant fleurir le trafic maritime & la marchandise, remplit en peu de temps les pays & provinces où il est librement exercé de richesses & commodités. A ces causes, de l'avis de la Reine Régente, notre très-honorée Dame & Mere, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, nous avons par

tes présentes signées de notre main, dit & déclaré, disons & déclarons :

ARTICLE PREMIER.

Que notre intention a toujours été d'observer fidélement les Traités & Conventions qui sont entre nous & nos voisins & alliés ; & que nous n'avons jamais entendu y contrevenir en quelque sorte & maniere que ce soit, aussi voulons nous y persévérer constamment : & pour cet effet avons ordonné & ordonnons, que suivant & conformément auxdits Traités, le commerce soit & demeure parfaitement sûr & libre à nosdits alliés, ès mers, côtes, lieux, ports & havres de notre sujétion & obéissance, pour y aller, venir, séjourner, tant par mer que par terre, ainsi qu'ils ont fait par ci-devant; & comme ils en useront à l'égard de nos Sujets, & qu'il leur soit fait bonne & brieve justice par nos Officiers de l'Amirauté, sur les plaintes qu'ils pourront faire des torts qui leur seront faits, les prenant encore d'abondant & en tant que besoin seroit en notre protection & sauve-garde : enjoignons pour cet effet, à peine de désobéissance, à tous Gouverneurs de nos Places, Lieutenans, Capitaines & Officiers, de leur prêter secours, main-forte & assistance, s'ils en sont requis, ou qu'ils voient que besoin soit, sans souffrir qu'il leur soit fait aucun dommage ou injustice par aucun de nos sujets.

II. Aucun capitaine, soit de nos vaisseaux ou autres appartenans à particuliers, ne pourra arrêter les vaisseaux de nos amis & alliés après qu'ils auront amené les voiles, sur la semonce qui leur en sera faite, & montré leur charte-partie & police de chargement des marchandises chargées pour le compte de nos amis & alliés : faisant en ce cas défenses auxdits capitaines & leurs équipages de prendre aucune chose sur lesdits vaisseaux, sous quelque prétexte que ce soit, à peine de la vie ; & ne pourront sortir des ports où ils feront leurs armemens, sans y faire enrégistrer leurs congés, & se soumettre à y faire leur retour, conformément aux Ordonnances.

III. Aucun de quelque état qu'il soit ne pourra mettre sus, fréter ni équiper aucun navire, pour faire guerre aux ennemis, sans congé & commission expresse de la Reine Régente, notre très-honorée Dame & Mere, possédant & exerçant la Charge de Grand-Maître, Chef & Sur-Intendant de la navigation & commerce de France, sous les peines portées par lesdites Ordonnances.

IV. Faisons en outre défenses très-expresses, suivant nos Lettres-patentes du 7 Septembre dernier, & Ordonnance du 8 Décembre aussi dernier, à tous Capitaines de Marine, nos sujets domiciliés & non domiciliés en notre Royaume & pays de notre obéissance, de prendre commissions d'aucuns Rois, Princes ou Républiques étrangers, ni d'arborer autre banniere que la nôtre pour faire la guerre ; & à nos Officiers de l'Amirauté de recevoir les rapports audit cas, ni faire des procédures sur les prises qu'ils pourroient faire en aucune sorte & maniere que ce soit, à peine de suspension de leurs Charges ; & contre lesdits capitaines nos sujets, qu'il leur soit couru sus par nos capitaines, gardes-côtes & autres nos sujets, voulant aussi que leur procès leur soit fait & parfait comme pirates, jusques à Sentence définitive inclusivement.

V. Et pour obvier aux fraudes qui se commettent pour couvrir les mauvaises prises & pirateries qui ruinent le commerce, nous défendons à tous Gouverneurs des Villes, Places & Châteaux qui sont sous notre obéissance, de souffrir dans leurs ports & rades plus de vingt-quatre heures, aucuns capitaines de vaisseaux ayant commission étrangere, qui aient fait des prises, si ce n'est qu'ils y aient relâché, & soient contraints d'y demeurer par mauvais temps, & encore à la charge de n'y vendre ou laisser aucunes marchandises par eux prises en quelque sorte & maniere que ce soit. Faisons, comme nous avons fait ci devant, nouvelles défenses & inhibitions très-expresses à tous nos sujets d'en acheter à peine de désobéissance contre lesdits Gouverneurs, & de les rendre responsables des dommages & intérêts, & contre nos autres sujets de confiscation desdites marchandises, de dix mille livres d'amende, & de punition exemplaire : enjoignant toutefois auxdits Gouverneurs de permettre auxdits capitaines ayant Commissions étrangeres, de mener leurs dites prises ailleurs, & ou bon leur semblera, excepté les choses & marchandises qui se trouveront en leurs vaisseaux appartenir à nos sujets, lesquelles nous entendons leur être rendues, étant par eux réclamées & qui auront été vérifiées leur appartenir.

VI. Si aucune prise avoit été faite par aucuns capitaines nos sujets, avec commission ou sans commission de Nous & de la Reine Régente, notre très-honorée Dame & Mere, les procédures en seront faites par nos Officiers de l'Amirauté du port où elle arrivera, & envoyées à ladite Dame Reine notre Mere, pour être jugées en la maniere accoutumée, & les marchandises qui se trouveront appartenir à nos amis, alliés & sujets, rendues & restituées, & les

autres appartenant à nos ennemis confiſquées & adjugées à qui il appartiendra, ſuivant la rigueur de nos Ordonnances.

VII. Et pour obvier aux pilleries & déprédations qui ſe commettent journellement ſur la mer par gens ſans aveu, qui pourſuivent les vaiſſeaux, tant de nos alliés que ſujets, les forcent & détrouſſent lorſqu'ils les trouvent à leur avantage; nous ordonnons conformément aux Ordonnances des Rois François I & Henri III, des années 1543 & 1584, que les navires d'aucuns de nos ſujets ne pourront aller hors le Royaume, en voyage de long cours ou autrement, ſoit en guerre ou marchandiſe, ſans congé & commiſſion expreſſe de la Reine Régente, notredite Dame & Mere, poſſédant & exerçant la Charge de Grand-Maître, Chef & Sur-Intendant-Général de la navigation & commerce, & ſans avoir auparavant que partir baillé caution de ne méfaire à nos ſujets, amis & alliés : tous leſquels congés & commiſſions ſeront enrégiſtrés ès regiſtres de l'Amirauté du lieu d'où ils partiront, ſous peine d'être traités comme pirates & écumeurs de mer, & comme tels pourſuivis à toute rigueur.

VIII. Et ſemblablement avant partir, les maîtres, contre-maîtres & quartiers-maîtres deſdits navires, ſeront tenus de bailler audit Greffe de l'Amirauté du lieu d'où ils partiront, les noms, ſurnoms & demeure de ceux de leurs équipages, ſans en céler aucun, & à leur retour qui doit être au même port, ſinon par excuſe légitime du temps ou autre dûement atteſtée, déclarer s'ils les ont ramenés, ou le lieu où ils les ont laiſſés, & ce qu'ils ſont devenus, enſemble rapporter le regiſtre & journal de leur expédition, ſuivant les Ordonnances, & ſous les peines portées par icelles.

IX. Et encore, réitérant & confirmant d'abondant leſdites Ordonnances de l'an 1584, voulons & ordonnons que des priſes qui ſeront faites par nos ſujets & autres tenant notre parti, tant ſous ombre & couleur de guerre, qu'autrement, les priſonniers, ou pour le moins deux ou trois des plus apparens d'iceux, ſeront amenés à terre, pour au plutôt que faire ſe pourra être examinés & ouis par les Officiers de l'Amirauté, avant qu'aucune des choſes priſes ſoit deſcendue, afin de ſavoir d'où ils ſeront, & à qui appartiendront leſdits navires & biens étant en iceux, pour la procédure faite par leſdits Officiers être envoyée à ladite Dame Reine, & jugée en la maniere accoutumée, ſuivant les Ordonnances.

X. Défendons à tous chefs, maîtres, contre-maîtres, patrons, quartiers-maîtres, ſoldats & compagnons, conformément auxdites Ordonnances, quand une priſe ſera faite, de rompre ou faire ouverture des coffres, balles, malles, bougettes, tonneaux & autres vaiſſeaux, de quelques priſes qu'ils faſſent, ni aucunes choſes deſdites priſes, tranſporter, vendre, échanger, ou autrement aliéner : ains leur enjoignons qu'ils aient à repréſenter le tout deſdites priſes, enſemble les perſonnes conduiſant le navire, le plutôt que faire ſe pourra, pour être fait & diſpoſé ainſi qu'il appartiendra, & comme le contiennent les Ordonnances, ſur peine de confiſcation de corps & biens; & ne ſeront deſcendus ni mis en bateaux, ou autrement aucuns coffres, barils & autres biens quelconques pris en guerre, qu'en la préſence de nos Officiers, après inventaire par eux fait des chartes-parties, connoiſſemens, lettres de cargaiſon & d'adreſſe, & marchandiſes étant auxdits vaiſſeaux.

XI. Ordonnons comme deſſus & ſuivant leſdites Ordonnances, que les capitaines, maîtres, contre-maîtres & autres qui auront fait leſdites priſes, menent les perſonnes, navires & marchandiſes au même port d'où ils ſont partis, ſinon que par force d'ennemis ou par tempête, ils fuſſent contraints de ſe ſauver autre part : ès quels cas ſeront tenus, étant arrivés ès ports & havres, avertir les Officiers de l'Amirauté deſdits lieux, pour être préſens à l'inventaire deſdites choſes, avant qu'en décharger aucunes & rapporter certificat deſdits Officiers au Greffe des havres d'où ils ſeront partis, pour être délivrés aux propriétaires, armateurs & avitailleurs, ou autre y ayant intérêt, ſous les peines portées par leſdites Ordonnances.

XII. Ordonnons auſſi ſuivant leſdites ordonnances que les maîtres, contre-maîtres & quartiers-maîtres, répondront du corps des délinquans qui ſeront dans leur navire, pour être fait telle juſtice & réparation par noſdits Officiers de l'Amirauté qu'il appartiendra.

XIII. Défendons ſur peine de priſon & de confiſcation de biens, à tous marchands & autres d'acheter, échanger ou recevoir en don, & ſous aucun prétexte, couleur & condition que ſe ſoit, ni de celer ou cacher, par eux ou par autres, directement ou indirectement, les marchandiſes & biens déprédés, avant que les priſes aient été déclarées bonnes & juſtes.

XIV. Et au ſurplus, voulons & entendons que les Ordonnances des Rois nos prédéceſſeurs ſur le fait de la Marine, ſoient obſervées & entretenues ſous les peines y contenues, & icelles en tant que beſoin eſt, nous avons confirmé & confirmons par ces préſentes.

Prions & requérons la Reine Régente, notre

très-honorée Dame & mere, possédant & exerçant la Charge de Grand-maître, Chef & Sur-Intendant-Général de la navigation & commerce de ce Royaume. Mandons & ordonnons à tous ceux qui lui succéderont en cette Charge, comme aussi aux Officiers de l'Amirauté, de tenir soigneusement la main à l'observation des présentes, & de les faire enrégistrer, publier & afficher par-tout les Sieges de l'Amirauté, & autres lieux & endroits que besoin sera. Car tel est notre plaisir; en témoin de quoi nous avons fait mettre notre scel à ces présentes. Donné à Paris le premier jour de Février, l'an de grace mil six cent cinquante, & de notre Regne le septieme. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, la Reine Régente sa mere présente.

DELOMENIE.

Et scellé du grand Sceau de cire jaune.

ANNE, par la grace de Dieu, Reine Régente de France & de Navarre, Mere du Roi, possédant & exerçant la Charge de Grand-Maître, Chef & Sur-Intendant de la navigation & commerce de France: à tous ceux qui ces présentes Lettres verront: Salut. Savoir faisons que vu par Nous les Lettres-patentes du Roi, notre très-honoré Sieur & Fils, cejourd'hui données à Paris, signées Louis, contresignées, Delomenie, & scellées du grand Sceau de cire jaune, dont copie est ci-dessus transcrite: par lesquelles & pour les causes y contenues, le Roi notredit Sieur & fils à fait le Réglement y mentionné en quatorze articles, sur le fait de la navigation, de l'armement des vaisseaux de son Royaume, & des prises qui se font en mer, nous avons consenti & consentons le contenu ès dites Lettres-patentes, pour avoir lieu selon leur forme & teneur & être observées & entretenues, sous les peines y mentionnées; si mandons & ordonnons à tous Lieutenans & Officiers de l'Amirauté, Chefs d'Escadre, Capitaine de vaisseaux du Roi de notredit Sieur & Fils, & autres qu'il appartiendra, d'observer & faire observer le contenu ès dites Lettres-patentes, sous lesdites peines. Car tel est notre plaisir. Données à Paris le premier jour de Février, l'an de grace mil six cent cinquante. Signé par la Reine Régente Mere du Roi, DELOINES, & scellées.

ARTICLE II.

CELUI qui aura obtenu Commission pour équiper un vaisseau en guerre, sera tenu de la faire enrégistrer au Greffe de l'Amirauté du lieu où il fera son armement, & de donner caution de la somme de quinze mille livres, qui sera reçue par le Lieutenant en présence de notre Procureur.

L'OBJET de cet article est de donner une sûreté au public à l'occasion des abus, malversations ou déprédations qui pourroient être commises par les armateurs en course ou par leurs gens.

Les anciennes Ordonnances étoient sur cela en défaut; elles se contentoient de faire jurer l'armateur, le maître & ses quatre compagnons de quartier, *de le gouverner* (le navire) *bien & à droit, sans porter dommage à nos sujets, amis & alliés ou bienveillans*; en un mot de leur caution juratoire de répondre des malversations; Ordonnances de 1400, art. 2 & 3; de 1517, art. premier & 2; 1543, art. 17, & de 1584, art. 29.

Ces deux dernieres Ordonnances, l'une art. 44, & l'autre article 71, pour donner plus d'activité aux armemens en course, avoient même jugé à propos de décharger les armateurs de l'obligation de répondre des délits de leurs gens, à moins qu'il n'y eût preuve qu'ils eussent été présens ou participans aux déprédations, ou qu'ils en eussent partagé le profit, auquel cas encore ils en étoient quittes pour rendre ce qu'ils en auroient eu ou la juste valeur.

Rien n'étoit plus mal imaginé, quoiqu'en dise Cleirac art. 33, de la Jurisdiction de la marine; cependant on ne voit pas qu'il y ait été remédié plutôt que par la déclaration du premier Février 1650, qui dans l'art. 7, fit revivre l'obligation imposée par le droit naturel & civil à tout armateur de répondre des faits de ses gens, & l'assujettit à donner caution à cette fin. Mais comme en cette partie, on se référoit aux Ordonnances de 1543 & de 1584, il est vrai de dire que la caution ne s'entendoit encore que de la caution juratoire, ce qui ne signifioit rien à proprement parler, la contrainte par corps étant de droit en pareil cas.

Les choses resterent dans cet état jusqu'à l'Ordonnance du 23 Février 1674, qui, pour faire cesser les plaintes contre les armateurs & remédier aux abus, les assujettit à donner à l'avenir bonne & suffisante caution & certificateur, portant soumission de payer les dommages & intérêts & amendes auxquelles lesdits armateurs pourroient être condamnés à l'occasion de leurs courses.

Mais comme ce cautionnement indéfini, même avec certificateur, ralentissoit extraordinairement l'ardeur des armemens en course, il parut nécessaire de prendre un tempéramment; & c'est à quoi notre article avoit sagement pourvu, en bornant le cautionnement à la somme de 15000 livres sans certificateur, comme il avoit déjà été réglé par l'art. 25 du traité de commerce conclu à Nimegue avec les Etats Généraux des Provinces Unies, le 10 Juin 1678.

De sorte qu'en rapprochant la disposition de cet article de celle de l'article 3, titre des propriétaires de navires, qui est le 8 du liv. 2 ci-dessus, il faudroit dire que l'armateur ne seroit responsable des délits & déprédations des gens de son corsaire, que jusqu'à concurrence de la somme de 15000 livres, à moins qu'il ne fût participant ou complice de ces délits, aux termes dudit article 3, s'il n'y eût été dérogé par les réglemens postérieurs, tels que sont ceux du 23 Juillet 1704, art. 13, & du 21 Octobre 1744, art. 17, où il est décidé expressément qu'en cas de contravention, par rapport aux vaisseaux des alliés ou des neutres, les armateurs seront condamnés indistinctement en leurs dommages & intérêts.

Telle est aussi la disposition du réglement fait par le Roi de Dannemarck le 5 Avril 1710, dont l'article 3 veut que la caution à fournir par l'armateur soit indéfinie, pour répondre de tous les dommages & intérêts, en cas de malversation ou que la prise se trouve vicieuse, & dont l'article 11 soumet en conséquence la caution au paiement de toutes les condamnations qui interviendront, la prisse étant jugée irréguliere & mal faite.

En conformité desdits Réglemens de 1704 & 1744, il faut donc tenir aujourd'hui, sans égard à la disposition de l'art. 3 du titre des propriétaires, &c. & du présent article, en tant qu'il limite le coutionnement à la somme de 15000 liv. que l'armateur répondra indéfiniment de tous les dommages & intérêts résultans des délits & déprédations des gens de son corsaire, & des prises irrégulieres par eux faites, sans pouvoir même s'en défendre, en payant la somme de 15000 liv. pour laquelle il aura donné caution, & en déclaration en même temps qu'il abandonne outre cela son navire avec tous ses agrêts, apparaux & autres dépendances, relativement à l'art. 2

du même titre des propriétaires, &c. dont la disposition n'est pas plus applicable en matiere d'armement en course, que celle de l'art. 3, attendu ces mêmes réglemens qui forment une décision particuliere à cet égard.

Et qu'on ne dise pas qu'ils n'ont pour objet que les prises induement faites des vaisseaux amis ou neutres, ou les malversations commises envers eux, pour en conclure qu'ils ne sont pas extensibles ailleurs. Il seroit absurde en effet que la réparation fût moindre par rapport aux vaisseaux François auxquels on auroit fait essuyer de pareilles avanies. Ces réglemens ne peuvent donc souffrir aucune exception, dès qu'il s'agira de quelque délit commis en faisant la course.

Il ne s'ensuit pas néanmoins que l'armateur soit tenu de donner une caution indéfinie; il suffira qu'il la fournisse aux termes de cet article, auquel il n'a nullement été dérogé en cette partie. Ce qu'il y a seulement, c'est que quoique la caution ne soit responsable des dommages & intérêts que jusqu'à concurrence de la somme de 15000 liv. relativement à son cautionnement, l'armateur ne sera pas moins tenu des dommages & intérêts en plein; au paiement desquels son corsaire demeurera affecté par privilege, après toutefois que les créanciers plus privilégiés encore, tels que ceux indiqués dans les art. 16 & 17, tit. 14, du liv. premier auront été satisfaits. Tout cela s'entend au reste, sans préjudice du recours des parties lésées contre la caution pour l'obliger au paiement des 15000 liv. laquelle pour son indemnité ou garantie contre l'armateur, ne pourra exercer son privilege sur le même corsaire, qu'après que ces mêmes parties lésées auront été entiéremen désintéressées.

Au surplus cette caution doit être reçue en présence du Procureur du Roi, parce que chargé de la défense des intérêts du public, lui seul est partie capable pour examiner si la caution offerte, est en termes d'être acceptée on non. C'est aussi ce qui avoit déjà été réglé par ladite Ordonnance du 23 Février 1674.

Quant à l'enrégistrement de la commission en guerre au Greffe de l'Amirauté, la raison de cette formalité essentielle, est la même que celle de l'enrégistrement du congé nécessaire pour toute navigation; c'est-à-dire, que cet acte d'enrégistrement étant supplétif au défaut de représentation de la piece originale qui peut se perdre, sert à prouver l'existence de la commission ou du congé, & par conséquent à la conviction de l'accusé ou à sa décharge suivant les circonstances. Aussi la formalité de cet enrégistrement prescrite par l'Ordonnance de 1584, art. 31, avoit-elle été expressément renouvellée & confirmée par la déclaration du premier Février 1650, art. 2 & 7.

Outre l'enrégistrement de la commission, il faut encore aux termes du réglement du 14 Février 1675, que l'armateur en course dépose au Greffe de l'Amirauté le rôle de son équipage, & qu'il se soumette de faire retourner son vaisseau dans le même port, conformément à l'art. 47 de l'Ordonnance de 1584. & aux art. 2 & 8 de ladite déclaration. Notre Ordonnance n'a pas parlé à la vérité du dépôt du rôle au Greffe par rapport à la course; mais en ayant imposé l'obligation à tout armateur & capitaine, avant de mettre en mer, l'armement en course s'y trouve compris à plus forte raison.

D'ailleurs comment reconnoitre sans cela, si l'équipage est composé de François pour les deux tiers au moins, aux termes des réglemens postérieurs? Le

dépôt du rôle d'équipage au Greffe est donc indispensable à tous égards, & sans cela les expéditions ne seroient pas délivrées à l'armateur ni à son capitaine.

Le rôle d'équipage en fait d'armement en course est composé, outre les officiers qui y sont en beaucoup plus grand nombre que sur les vaisseaux marchands, de matelots, de soldats & de volontaires. Le plus souvent il y a un traité par écrit, entre l'armateur & le capitaine, stipulant tant pour lui que pour son équipage, contenant le temps & les conditions de la course, de même que ce qui reviendra à l'équipage dans le produit des prises : mais il arrive aussi quelquefois qu'il n'y a point de traité : & alors le temps de la course est réglé suivant l'usage à trois mois, & la part de l'équipage est du tiers conformément à l'article 33 ci-après.

L'engagement, tant des officiers que des matelots, des soldats, des volontaires & des mousses, se fait comme pour les armemens en marchandise. On convient du *quantùm* des loyers pour chacun, & ces gages sont plus ou moins considérables suivant le rang des officiers & la capacité des matelots. A l'égard des volontaires & des soldats, la condition est la même entr'eux, & les mousses comme ailleurs ne passent au plus que pour demi-hommes.

De ces gages il y en a une portion qui leur est payée sur le champ & sans retour. Elle va ordinairement aux deux tiers; & c'est ce qu'on appelle *avances*. L'autre tiers ou le reste est payable au retour du corsaire: mais si le navire est pris ou périt, ce dernier tiers ou reste est perdu, art. 3 du réglement du 25 Octobre 1693.

Dans ces sortes d'engagemens, les matelots, les soldats & les volontaires ont presque toujours abusé du besoin que les armateurs avoient d'eux pour compléter leurs équipages. Se prévalant des circonstances qui ne permettoient plus aux armateurs de rompre des armemens pour lesquels ils avoient déjà fait tant de dépense, ils s'en est trouvé qui ont exigé d'eux des loyers exorbitans, ce qui refroidissoit beaucoup l'ardeur pour ces sortes d'armemens si utiles à l'Etat.

Pour remédier à ce désordre, Louis XIV rendit d'abord une Ordonnance le 27 Novembre 1689, par laquelle il régla que les loyers des moindres matelots, qui en temps de paix étoient de 4 à 5 écus, ne pourroient excéder 10 écus, & que ceux des meilleurs matelots qui étoient de 8 à 10 écus ne pourroient être portés au-delà de 15, avec défenses aux capitaines & armateurs de leur en donner davantage, à peine de 3000 liv. d'amende.

Mais ce réglement n'ayant pour objet que les matelots, il en intervint un autre le 25 Novembre 1693, qui est celui ci-dessus cité, non-seulement plus précis à leur égard; mais encore dont les dispositions s'étendirent à tous les gens de l'épuipage.

Ce dernier réglement, qui est très-intéressant, est composé de 17 articles. Il suffira d'observer ici, que par l'article premier, il est défendu aux armateurs sous la même peine de 3000 liv. d'amende, de donner aux matelots plus de 30 sols *de denier à dieu* outre les gages réglés par l'art. 2.

Dans cet article 2 la distribution des gages ou avances est faite en différentes classes ; il est à remarquer que les officiers-majors & les volontaires ne doivent avoir aucunes avances, ce qui pourtant ne s'observe plus.

Comme

Comme les gens des équipages se plaignoient, de leur côté, que les armateurs différoient trop le paiement du reste de leurs avances, & le réglement des parts qui leur revenoient dans les prises, il fut réglé par la même Ordonnance du 27 Novembre 1689, que les armateurs seroient tenus à l'avenir de faire vendre les vaisseaux pris & leurs marchandises quinze jours après avoir reçu les Arrêt qui auroient déclaré les prises bonnes, & que le temps passé, soit que la vente eût été faite ou non, ils compteroient avec leurs équipages & les paieroient entiérement de ce qui se trouveroit leur être dû; mais l'art. 10 du second Réglement dudit jour 25 Novembre 1693, à changé quelque chose à ceci, *infrà* art. 33.

En cette partie ces Réglemens ont été exécutés avec assez d'exactitude; mais par rapport à l'autre, les gens des équipages se sont maintenus en possession de faire lors de leur engagement, leur condition la meilleure qu'ils ont pu, au moyen des avances qu'ils se sont fait payer secrétement, par forme de pot-de-vin.

Dans la présente guerre, les avances aux gens de l'équipage ont été exhorbitantes; mais elles ont été stipulées imputables en entier sur leurs parts dans les prises.

Cependant ce n'est pas l'excès de ces avances, qui a le plus excité les plaintes des armateurs; c'est le refus ou le délai du service de la part de ces engagés pour la course, en s'absentant ou se cachant lorsqu'il falloit s'embarquer ou travailler à équiper le navire: c'est enfin leur désertion fréquente, soit avant le commencement de la course, soit en cas de relâche du corsaire.

Il y a sur cela un Réglement assez curieux de l'Amirauté de Dunkerque en date du 18 Novembre 1688. Il contient divers articles concernant la police de la course, le service dû par les matelots & les volontaires, leur absence affectée à leur désertion, & détermine les différentes peines qu'ils encourront par leurs prévarications. Mais ce Réglement, bon pour Dunkerque dans le temps qu'il a été porté, nous doit affecter d'autant moins aujourd'hui, que nous avons une Ordonnance du Roi sur le même sujet en date du 31 Octobre 1691, & le Réglement dudit jour 25 Novembre 1693.

Par cette Ordonnance il fut défendu » aux matelots engagés pour la course, » de quitter leurs bords avant le temps de leur engagement expiré, & de déserter, à peine contre ceux qui, après avoir reçu des avances, se retireroient » pour prendre parti avec d'autres, d'être contraints de les restituer, d'être » mis au carcan pendant trois jours; & de tenir prison pendant un mois. A » l'égard de ceux qui quitteront pour retourner chez eux, de perdre la part » qui leur seroit acquise dans les prises, & d'être obligés de restituer les avan» ces qui leur auroient été faites.

Il est évident que dans ce dernier cas la peine étoit trop légere. Il n'y en avoit même pas du tout, si le corsaire n'avoit encore fait aucune prise. Ainsi un matelot engagé pour la course étoit traité beaucoup plus favorablement que celui qui s'engage pour un voyage en marchandises, *suprà*, titre des matelots, art. 3.

La raison de cette indulgence venoit-elle de ce que la peur rend excusable le matelot qui, s'étant engagé pour la course, se repend de son engagement? Mais quelle excuse pour un François! Et comment l'admettre ici à la vue,

fur-tout de l'art. 9 du même tit. des matelots, qui foumet à la peine corporelle tout matelot qui abandonne le maître dans le combat ?

Quoiqu'il en foit, il fut reconnu effectivement que la peine étoit trop légere pour la défertion avant l'embarquement, & c'eft ce qui fut rectifié par ledit Réglement du 25 Novembre 1693, qui, art. 11, a infligé pour ce cas la même peine que pour la défertion durant la courfe.

Du refte, le même Réglement, art. 4, a fixé les peines que méritent ceux qui s'engagent fous un faux nom, ou en fe donnant un autre domicile que le véritable, de même que ceux qui fe feront engagés à deux armateurs; & art. 6 & 14, punit d'une peine pécuniaire ceux de l'équipage qui refuferont de travailler pour le fervice du navire.

Depuis ce Réglement, Il y a l'Ordonnance du 25 Mars 1745; mais elle n'y a rien changé au fonds : elle a feulement, en interprétation des art. 5 & 11 & 12, ou plutôt par extenfion, marqué plus en détail les différens cas de défertion, la maniere de conftater la défertion & de faire la recherche des déferteurs, le tout en faveur des Commiffaires de la marine, au préjudice de la Jurifdiction de l'Amirauté.

Ce qui n'a point varié non plus, c'eft la permiffion accordée aux armateurs par l'art. 7 dudit Réglement, de fubftituer un autre navire corfaire à la place du premier qui fe trouveroit hors d'état de fervir, fur lequel navire fubrogé, l'équipage feroit tenu de s'embarquer, aux mêmes conditions, pour achever la courfe.

Pour ce qui eft de la peine des déferteurs des vaiffeaux du Roi que Sa Majefté accorde aux particuliers pour la courfe, elle eft des galeres perpétuelles, fuivant l'article 3 de la derniere Ordonnance du 15 Novembre 1745.

Au fujet des vaiffeaux du Roi, cédés aux particuliers pour faire la courfe, c'eft Louis XIV qui en a introduit l'ufage, & il y a eu fur cela divers Réglemens.

Le premier eft du 5 Octobre 1674. Il portoit que fur le produit des prifes, il feroit prélevé avant toute chofe, ce qui feroit néceffaire pour radouber le vaiffeau & le remettre au même état qu'il étoit lorfqu'il avoit été cédé pour remplacer les confommations & les rechanges, & pour rembourfer les armateurs des premieres dépenfes qu'ils auroient faites pour le radoub ; qu'enfuite les frais de Juftice & le dixieme de M. l'Amiral, feroient pris fur la maffe du produit des prifes, & que de ce qui en refteroit, un tiers appartiendroit au Roi pour fon vaiffeau, un autre tiers aux armateurs pour les dédommager des munitions, vivres, &c. & l'autre tiers à l'équipage.

Par un fecond Réglement du 8 Novembre 1688, le Roi pour encourager la courfe faite de cette maniere, renonça au tiers qu'il s'étoit réfervé dans les prifes, & en fit la remife abfolue aux armateurs.

Par un troifieme Réglement du 20 du même mois de Novembre, le Roi faifant encore meilleure la condition de ces armateurs, ordonna que fes vaiffeaux leur feroient livrés, radoubés agréés & carénés, avec les munitions, agrêts & rechanges néceffaires, fans aucune répétition à cet égard, dérogeant encore en cette partie au premier Réglement dudit jour 5 Octobre 1674. Au furplus Sa Majefté déclara que les armateurs ne feroient point refponfables de la perte des vaiffeaux, & que les appointemens de fes officiers & des gardes de la marine qui y ferviroient, ne feroient point à la charge des mêmes armateurs,

Intervint ensuite l'Ordonnance générale du 15 Avril 1689, qui, liv. 22, tit. 3, sans rappeller aucunes des précédentes dispositions, renouvella tacitement le premier Réglement de 1674, & révoqua aussi tacitement les exceptions portées par les deux autres des 8 & 20 Novembre 1688 ; ce qui est une singularité remarquable par le défaut d'attention des compilateurs de cette Ordonnance.

Mais les choses ne resterent pas long-temps sur ce pied là ; en conséquence de la réserve que le Roi avoit faite par l'article 6 du même titre 3, de changer ces dispositions suivant les circonstances, il y eut un nouveau Réglement général sur ce sujet en date du 5 Décembre 1691, qui, après avoir rappellé ceux ci-dessus des 5 Octobre 1674, 8 & 20 Novembre 1688, sans faire à son tour aucune mention de ladite Ordonnance de 1689, ordonna :

1°. Qu'il ne seroit point donné pour la course de vaisseau de guerre au-dessus de quarante-quatre canons.

2°. Que lorsqu'il seroit donné quelque vaisseau pour la course, l'Intendant du port feroit un traité avec les armateurs, lequel seroit envoyé au Ministre de la Marine pour servir au jugement des prises.

3°. Que le vaisseau seroit remis radoubé & en état de naviger avec ses agrêts & apparaux ordinaires, armes, canons, poudres, munitions & ustensiles nécessaires, dont il seroit fait un inventaire, au pied duquel les armateurs s'obligeroient de rendre le vaisseau au même état, & de remplacer les consommations.

4°. que les armateurs seroient chargés de la fourniture des vivres & de la solde des équipages, au moyen de quoi les prises leur appartiendroient en entier sans que Sa Majesté y pût prétendre aucune chose, nonobstant le Réglement du 5 Octobre 1674.

5° Que le temps pour lequel le vaisseau seroit cédé, seroit marqué dans le traité, avec soumission de la part des armateurs de le ramener dans le même port.

6°. Que les armateurs ne seroient pas responsables néanmoins de la perte du vaisseau, ni tenus de payer les appointemens des officiers du Roi & des gardes de la marine qui y serviroient.

7°. Enfin, qu'au retour du vaisseau, & les armateurs ayant rempli leur engagement, il leur seroit donné une décharge au pied de leur traité.

Le 6 Octobre 1694, nouveau Réglement par lequel le Roi, soit pour s'indemniser en partie des pertes que ces sortes de traités lui causoient, soit pour faire cesser les difficultés qui se rencontroient pour le remplacement des consommations des agrêts & munitions, réserva à son profit le cinquieme du produit des prises, déduction faite des frais de justice, de garde & de vente, & du dixieme de l'Amiral ; moyennant quoi Sa Majesté se chargea du remplacement des consommations, ou plutôt en déchargea les armateurs.

Par Ordonnance du 9 Juin 1706, il fut décidé que ce cinquieme revenant au Roi, seroit exempt de tout droit de commission & des intérêts des avances, & qu'il ne seroit sujet qu'aux frais de Justice & autres portés pat le Réglement de 1694, concurremment avec le tiers de l'équipage.

Enfin, par une derniere Ordonnance du premier Juillet 1709, le Roi voulut bien encore renoncer à ce cinquieme dans les prises. Et c'est ainsi que plus les besoins de l'état deviennent pressans, plus le Roi est oblige de sacrifier ses intérêts.

Louis XV, notre Roi glorieusement regnant, a peu accordé de ses vaisseaux pour la course; & sans doute que les conditions ont été réglées alors par des traités particuliers.

Mais, pour favoriser d'autant plus cette course & en faciliter les armemens, Sa Majesté a rendu une Ordonnance le 15 Novembre 1745, pour faire observer sur les vaisseaux, dont elle donnoit le commandement aux officiers entretenus dans la marine qu'Elle jugeoit à propos de nommer, la même discipline que celle qui est établie par l'Ordonnance de 1689 à l'égard des vaisseaux qu'Elle fait armer pour son compte. En conséquence elle a réglé :

1°. Que les officiers, mariniers & matelots nécessaires pour former les équipages de ces vaisseaux, seront levés d'autorité, ainsi qu'il en est usé pour l'armement de ses propres vaisseaux; Elle a fixé en même temps la solde qui leur sera payée avec leur *conduite.*

2°. Que ceux des équipages qui ne se rendront pas dans le port avant le départ des vaisseaux, & ceux qui les abandonneront sans congé avant la fin de la campagne, seront traités comme déserteurs des vaisseaux du Roi, & condamnés comme tels aux galeres perpétuelles, conformément à ladite Ordonnance du 15 Avril 1689; les dispositions de laquelle seront suivies tout de même pour la punition des crimes & délits commis par les gens desdits équipages qui seront jugés par le Conseil de Guerre dans les formes ordinaires.

3°. Enfin que les frais nécessaires pour arrêter les déserteurs & les faire conduire dans les ports, seront avancés par les armateurs, auxquels il en sera fait déduction sur la solde due auxdits déserteurs, & sur ce qui pourra leur revenir pour leur part dans les prises.

Mais quoique la course avec les vaisseaux que le Roi accorde à cette fin aux particuliers, soit sujette à des loix particulieres, les armateurs ne sont pas moins obligés de remplir les formalités prescrites au sujet de la course en général; de sorte qu'ils ne peuvent se dispenser de prendre une commission en guerre de M. l'Amiral, de la faire enrégistrer au greffe de l'Amirauté du lieu où se fait l'Armement, d'y déposer le rôle de leur équipage, & de fournir caution aux termes du présent article.

Au reste, quiconque peut faire le commerce maritime, peut aussi s'intéresser dans un armement en course; mais comme tout chargement de marchandises est défendu sur les vaisseaux du Roi, aux Intendans & Commissaires de Marine, il leur est défendu tout de même de prendre aucun intérêt directement ni indirectement dans les bâtimens armés en course, sans la permission expresse du Roi, à peine de cassation & de 1500 liv. d'amende : Ordonnance du 5 Mai 1693 qui suit.



ORDONNANCE DU ROI,

Portant défenses aux Commissaires de la Marine de prendre aucun intérêt directement ni indirectement dans les bâtimens armés en course, à peine de cassation & de quinze cens livres d'amende.

Du 5 Mai 1693.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que quelques-uns des Commissaires de la Marine, ayant pris intérêt dans les bâtimens armés en course par ses sujets, ils ont donné dans la distribution des matelots & les expéditions nécessaires pour leur départ, des préférences aux corsaires avec lesquels ils étoient intéressés, qui ont empêché les autres d'armer, & feroient tomber la course, s'il n'y étoit pourvu, Elle a fait très-expresses inhibitions & défenses à tous Commissaires de la Marine de prendre aucune part ni intérêt dans les bâtimens armés en course, directement ni indirectement, sans la permission expresse de Sa Majesté, à peine de cassation & de quinze cens livres d'amende, dont la moitié sera appliquée au profit de celui qui l'aura dénoncé: enjoint aux Intendans de la Marine de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, & de la faire publier & enrégistrer. Fait à Versailles, le cinq Mai 1693. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX

ORDONNANCE DU ROI,

Portant défenses aux matelots engagés sur les vaisseaux armés en course, d'abandonner & de quitter leurs bords avant le temps de leur engagement expiré.

Du 31 Octobre 1691.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que la plupart des matelots qui s'engagent avec ceux qui arment des vaisseaux en course, s'absentent après en avoir reçu des avances, & vont s'engager ensuite avec d'autres, ou se retirent chez eux, ce qui met les armateurs dans l'impossibilité de continuer la course, & leur cause des pertes & des dépenses considérables: à quoi voulant pourvoir, Sa Majesté à fait & fait très-expresses inhibitions & défenses aux matelots engagés sur ses vaisseaux armés en course, de quitter leurs bords avant le temps de leur engagement expiré, & de déserter, à peine contre ceux qui, après avoir eu des avances, se retireront pour prendre parti avec d'autres, d'être contraints de les restituer, d'être mis au carcan pendant trois jours, & de tenir prison pendant un mois; & à l'égard de ceux qui quitteront pour retourner chez eux, de perdre la part qui leur étoit acquise dans les prises, & d'être obligés de restituer les avances qui leur avoient été faites. Enjoint Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté de tous les Sieges & Jurisdictions du Royaume, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qu'elle veut être publiée & affichée par-tout ou besoin sera. Fait à Versailles le trente-un Octobre mil six cens quatre-vingt-onze. *Segné*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX. Et scellé.

RÉGLEMENT DU ROI,

Pour tous les Officiers, Matelots & Soldats des vaiſſeaux armés en courſe, concernant les avances qui leur ſeront faites, & les parts qui doivent revenir à chacun deſdits Officiers, des priſes faites par les ennemis.

Du 25 Novembre 1693.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant été informée que les avances conſidérables que les matelots exigent des armateurs qui équipent des vaiſſeaux pour la courſe, en mettent beaucoup hors d'état d'entreprendre des armemens, par la crainte de s'engager dans une dépenſe exceſſive, dont il eſt fort incertain qu'ils puiſſent s'indemniſer, & donnent ſouvent occaſion aux matelots de refuſer de combattre, & d'obliger leurs capitaines de rentrer dans les ports avant la fin de la courſe pour laquelle ils ſe ſont engagés; & voulant y pourvoir, & en même temps ôter aux matelots tout prétexte de ſe plaindre du retardement qu'apportent les armateurs au paiement des parts qui leur reviennent dans les priſes, Elle a ordonné & ordonne ce qui ſuit:

PREMIEREMENT.

Aucun armateur ne pourra donner aux matelots de plus fortes avances que celles qui ſeront ci-après ſpécifiées ni plus de 30 ſols de denier adieu, ſous quelque prétexte que ce ſoit, à peine de 3000 liv. d'amende; & s'il en emploie dans les comptes qu'il rendra à ceux qui ſeront aſſociés avec lui, l'excédant ſera rayé.

II. Il ſera payé pour avances aux maîtres, premier & ſecond, cent cinquante livres.

Aux pilotes, contre-maîtres, maîtres canonniers, maîtres charpentiers, maîtres de priſes, capitaines des matelots, & capitaines d'armes, cent livres.

Au ſecond canonnier, charpentiers, boſſemans, calfats, maîtres de chaloupes, voiliers, armuriers, quartiers-maîtres, & ſecond chirurgien, quatre-vingt livres.

Aux ſergens & aux matelots, leſquels ont la plus haute paie ſur les vaiſſeaux de Sa Majeſté, ſoixante-ſix livres.

Aux matelots qui ont une paie moindre, ſoixante livres.

A ceux qui n'ont point encore ſervi, & n'ont fait qu'un voyage ou campagne, & aux ſoldats, quarante-cinq livres.

Aux mouſſes forts qui ont navigué, vingt-ſept livres.

Aux nouveaux mouſſes, dix-huit livres.

A l'égard des officiers-majors, ils n'auront aucunes avances, de même que les volontaires.

III. Les avances ſeront payées aux équipages, les deux tiers comptant avant le départ du navire, & l'autre tiers cinq jours après ſon retour: s'il eſt peri ou perdu, le tiers reſtant ne ſera point acquitté.

IV. Les matelots ou ſoldats qui prendront un faux nom, ou qui ſuppoſeront un domicile autre que celui qu'ils ont effectivement, ce qu'ils ne font que dans le deſſein de voler les avances qui leur ſont faites, ſeront mis au carcan pendant trois jours, & reſteront en priſon pendant un mois à leurs frais; & s'ils ſont convaincus d'avoir reçu des avances de deux armateurs, ils ſeront punis du fouet, & gardés en priſon juſqu'à ce qu'ils les aient reſtitués, à moins qu'ils ne ſoient demandés par le premier armateur ou capitaine avec lequel ils ſe ſeront engagés; auquel cas il ſera obligé de les repréſenter au retour pour être contraints de reſtituer les avances qu'ils auront reçues des autres. Et pour ôter aux matelots toute occaſion de tomber dans cette faute, Sa Majeſté fait défenſes aux armateurs & capitaines d'en engager aucuns qui ne leur aient repréſenté le congé à eux accordé par le Commiſſaire du département qu'ils ont quitté, & la permiſſion du Commiſſaire de celui dans lequel ils ſont, à peine de cinq cens livres d'amende. Fait pareillement Sa Majeſté défenſes, ſous la même peine, d'engager aucuns de ceux qu'on nomme volontaires, s'ils n'ont un certificat de leur véritable nom & qualité, certifié par le Juge du lieu où ils ſont nés, à la réſerve du port de

Dunkerque, où l'usage établi de recevoir les matelots étrangers, sera souffert jusqu'à ce qu'autrement, par Sa Majesté, en ait été ordonné.

V. les engagemens pour la course ordinaire ne pourront être de plus de quatre mois, à compter du jour que le vaisseau mettra à la voile, compris le temps des relâches, à l'exception de celles qui seront pour amener des prises, prendre des vivres, faire de l'eau, espalmer, & pour d'autres nécessités pressantes, pour lesquelles on ne pourra employer plus de quinze jours; & le temps qui excédera ce terme, sera compté sur les quatre mois, pendant lesquels Sa Majesté fait défenses à tous officiers, mariniers & matelots de quitter le navire sous quelque prétexte que ce soit, à peine de restitution des avances qu'ils auront reçues, à laquelle ils seront contraints par corps, d'être exposés au carcan pendant trois jours, & d'être privés des parts qui leur reviendroient dans les prises qu'ils auront faites.

VI. L'équipage sera obligé de travailler à ce qui sera nécessaire & ordonné par le capitaine, pour le service du navire, lorsqu'il sera de relâche; & il sera retenu trente sols par jour à ceux qui y manqueront, pour autant de jours qu'ils y auront manqué, sur le certificat de l'écrivain, visé par le capitaine, & le tiers de ce qui aura été ainsi retenu, sera distribué à ceux qui auront travaillé.

VII. Il ne sera rien déduit à l'équipage, en cas que le vaisseau désarmé par l'ordre des armateurs, avant la course finie; mais si pendant l'armement ou avant le temps de la course expiré, le vaisseau se trouve hors d'état de servir, les armateurs pourront en substituer un autre en sa place, & l'équipage sera obligé de s'y embarquer aux mêmes conditions pour continuer la course.

VIII. Fait Sa Majesté défenses à tous armateurs, capitaines, officiers & autres, de régler ni stipuler aucunes parts dans les prises aux officiers-majors, officiers-mariniers, matelots, volontaires & soldats, avant l'embarquement, ainsi qu'il s'est pratiqué jusqu'à présent; voulant qu'elles ne soient réglées qu'au retour des vaisseaux par le capitaine & les officiers-majors, à proportion du mérite & du travail de chacun, huitaine après le désarmement, & plutôt s'il est possible, en présence de l'écrivain du bord.

IX. Le capitaine en chef ne se pourra taxer, & prendre plus de douze parts; le capitaine en second, dix; les deux premiers lieutenans, huit; les autres lieutenans, l'écrivain & le premier maître, six; les enseignes, le maître chirurgien & les deux maîtres, quatre; les maîtres de prises, pilotes, contre-maîtres, capitaines de matelots, capitaines d'armes, maîtres canonniers & maîtres charpentiers, trois parts; les seconds canonniers, charpentiers, calfats, bossemans, maîtres de chaloupes, voiliers, armuriers, quartier-maître & second chirurgien, deux parts; les volontaires une ou deux parts de plus; les matelots, à proportion de leur travail & capacité; les soldats, demi-part, trois quarts de part, & jusqu'à une part suivant leurs mérites & services; & les mousses, un quart de part ou demi-part, suivant leurs forces. Et à l'égard des veuves & héritiers de ceux qui seront morts dans les combats, & de ceux qui y auront été blessés ou estropiés, les capitaines & officiers-majors pourront leur donner, outre leurs parts, la somme qu'ils jugeront à propos, pourvu qu'elle n'excede pas la valeur du double desdites parts, laquelle somme sera prise sur le total du provenu desdites prises.

X. Veut Sa Majesté que les armateurs soient tenus de remettre au Greffe de l'Amirauté, dans le ressort de laquelle les prises auront été amenées, les Arrêts du Conseil qui les auront déclarées bonnes, dans six semaines du jour de la date desdits Arrêts, pour y être enrégistrés, & ensuite procédé à la vente, si elle n'a été faite, & à la liquidation du produit des prises; à l'effet de quoi les armateurs en remettront les comptes pardevant les Officiers de l'Amirauté avec l'état en détail des avances faites aux équipages, & le réglement des parts quinzaine après la livraison des marchandises, qui commencera dès le lendemain de la vente, & se fera sans aucune discontinuation; de sorte que chacun puisse connoître promptement ce qui lui revient, & le tiers appartenant aux équipages, être payé sur le champ. Et faute par les armateurs de satisfaire au contenu du présent article, Sa Majesté permet aux Officiers de l'Amirauté d'adjuger, par maniere de provision, aux matelots une somme pareille à celle qu'ils auront reçue pour leurs avances.

XI. L'équipage sera tenu de se rendre à bord lorsque le vaisseau sera prêt, vingt-quatre heures après l'avertissement qui en aura été fait avec le tambour, à peine de tenir prison, & d'être mis aux fers jusqu'au départ; & si quelques-uns laissent partir le vaisseau sans s'y embarquer, ils seront punis comme déserteurs, & comme tels condamnés à rapporter les avances qu'ils auront reçues, à tenir un mois de prison, & à être mis au carcan pendant trois jours, seront encore obligés les officiers-mariniers & matelots de travailler à bord, lorsqu'ils en

feront requis par les armateurs & capitaines ; en payant vingt fols par jour à chacun.

XII. Fait Sa Majesté défenses à tous officiers, matelots, soldats, volontaires & mousses, de quitter le vaisseau pendant sa course, en quelque lieu & sous quelque prétexte que ce puisse être, sous les peines portées au précédent article.

XIII. Tout officier, matelot, volontaire ou soldat qui excitera sédition, portera les autres à la révolte, qui fera faire de l'eau au navire, perdre le pain ou couler les boissons, sera puni de mort; ceux qui couperont ou leveront les cables des vaisseaux, se rendront maîtres du gouvernail, ou de quelqu'autre maniere que ce soit, forceront les capitaines d'entrer dans le port avant le temps de leur engagament expiré, seront punis du fouet, & l'équipage solidairement condamné à la restitution des avances qui auront été faites, à la réserve du capitaine & des officiers qui s'y seront opposés. Et à l'égard de ceux qui rompront les caisses, cofres ou balots dans les prises; ou en auront enlevé quelques marchandises, qu'ils n'auront point déclarée vingt-quatre heure après leur arrivée, ils seront condamnés au carcan, même privés de leur part dans les prises, suivant l'exigence des cas.

XIV. L'équipage sera obligé de désarmer le navire, lorsqu'il sera de retour de la course, & de l'amarrer à quai; ce qui se fera en quatre jours, & le cinquieme les armateurs paieront aux matelots le tiers restant de leurs avances, quand même il n'y auroit aucune prise, sur lequel tiers ils sera déduit trente sols par jour à chacun de ceux qui auront manqué de travailler au désarmement, sur le certificat des capitaines, premier lieutenant, & de l'écrivain, pourvu toutefois qu'ils n'en aient point été empêchés par maladies.

XV. Aussi-tôt qu'il y aura quelque prises faites, l'écrivain prendra l'ordre du capitaine pour aller à bord se saisir des clefs, mettre le sceau sur les écoutilles, chambres, coffres, armoires, ballots, tonneaux & autres choses fermantes à clef, ou emballées, sans en excepfer le cofre du capitaine pris, qui sera gardé à bord du vaisseau preneur, & remis entre les mains de l'armateur, lequel, après en avoir fait l'ouverture en présence des Officiers de l'Amirauté, le rendra au capitaine, pourvu qu'il n'excede pas la valeur de cinq cens écus; & s'il l'excede, il lui paiera cette somme, & le surplus sera partie du produit de la prise.

XVI. Le capitaine en second qui sera envoyé à bord du vaisseau pris, ou l'écrivain, se rendront maîtres de tous les papiers qu'ils y trouveront, dont il sera fait un inventaire en présence des officiers du vaisseau pris, qui le signeront, ou seront interpellés de le faire; & en cas de refus, en sera fait mention au bas de l'inventaire, lequel sera signé de l'officier qui aura été envoyé à bord de la prise, & d'un autre officier du vaisseau preneur; après quoi ils seront remis dans le sac cacheté, à celui qui sera choisi par le capitaine pour conduire la prise, qui les remettra au même état entre les mains des Officiers de l'Amirauté du port où elle abordera.

XVII. Permet Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté de condamner ceux qui contreviendront au présent Réglement, aux peines pécuniaires qui y sont portées; & jusqu'à celle du carcan inclusivement en dernier ressort, pourvu qu'ils soient au nombre de sept officiers ou gradués, lorsqu'ils jugeront le cas pour lesquels il écherra de condamner à la restitution des avances, & un mois de prison, ou au carcan, leur en attribuant à cet effet toute Cour & Jurisdiction. Voulant au surplus que ledit Réglement soit lû, publié & affiché par-tout où besoin sera, & particuliérement sur le port, à ce qu'aucun n'en prétende cause d'ignorance; & enjoignant auxdits Officiers de tenir la main à ce qu'il soit ponctuellement exécuté. Fait à Versailles le vingt-cinq Novembre mil six cent quatre-vingt-treize. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.



ORDONNANCE

ORDONNANCE DU ROI,

Portant Réglement pour la punition des Officiers, Mariniers & Matelots déserteurs des navires armés pour la course.

Du 25 Mars 1745.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter le Réglement du 25 Novembre 1693, concernant les équipages des navires armés en course, & étant informée qu'il se trouve dans l'exécution des dispositions contenues dans ledit Réglement, à l'égard des gens de mer qui désertent desdits navires, des difficultés qui ne permettent pas d'y remédier aussi promptement qu'il est nécessaire pour maintenir le bon ordre & la discipline; à quoi desirant de pourvoir, Sa Majesté interprétant les articles 5, 11 & 12 dudit Réglement du 25 Novembre 1693, a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARRICLE PREMIER.

Les Officiers mariniers, matelots & autres gens qui auront reçu des avances pour s'embarquer sur des navires armés pour la course, seront tenus de se rendre à bord, lorsque lesdits navires seront prêts, vingt-quatre heures après l'avertissement qui en aura été donné. Il sera fait perquisition des défaillans par les archers de la marine, suivant les ordres qui en seront donnés sur la demande des armateurs, par les commissaires de la marine, ou autres officiers chargés du détail des classes des gens de mer, lesquels pourront même dans les cas où ils l'estimeront nécessaire, faire établir des soldats ou des archers de la maréchaussée en garnison dans les maisons desdits défaillans pour les obliger de se présenter.

II. Ceux qui après avoir été ainsi poursuivis se rendront d'eux-mêmes à bord du navire, paieront seulement les frais de la poursuite, sans subir d'autre punition; & ceux qui seront arrêtés & conduits par les soldats ou archers dans lesdits navires, seront, outre ledit paiement, mis & retenus aux fers jusqu'au depart. Enjoint Sa Majesté aux capitaines desdits navires, d'y tenir exactement la main, à peine de répondre en leur propre & privé nom de l'évasion des matelots & autres gens de l'équipage qui auront été ainsi conduits à bord des navires, & des frais qui pourront en résulter au préjudice des armateurs, tant pour les avances qui leur auront été données, que pour les poursuites.

III. Les matelots & autres gens de l'équipage qui ne seront pas rendus à bord, lorsque le navire sera parti, seront réputés déserteurs dudit navire, à moins qu'ils ne soient justifiés par des certificats du Curé de leurs paroisses & d'un maître Chirurgien juré, qu'ils ont été & sont actuellement détenus chez eux, pour cause de maladie; au défaut de quoi la désertion sera, dans ledit cas, valablement constatée, en vertu de la dénonciation qui en sera donnée par écrit, signée du capitaine & de l'armateur du navire, laquelle sera reçue sans frais par les officiers du Siege de l'Amirauté; & il sera remis par l'armateur un double de ladite dénonciation au Commissaire de la marine, ou autre Officier chargé du détail des classes des gens de mer.

IV. Les officiers-mariniers, matelots & autres gens qui auront ainsi déserté des navires expédiés pour la course, seront contraints de restituer les avances qu'ils auront reçues, & détenus pour la premiere fois en prison pendant un mois, & le double en cas de récidive. Les mêmes peines de prison & restitution des avances seront imposées à ceux qui déserteront après le départ des navires des ports de l'armement dans les lieux où lesdits navires relâcheront; & ils perdront en outre les parts qui leur reviendroient dans les prises que lesdits navires pourroient avoir faites, dont le montant sera déposé aux Bureaux des classes, pour en être ensuite disposé, suivant les ordres de Sa Majesté. La désertion sera dans ledit cas, valablement constatée, en vertu d'une dénonciation donnée par écrit par ledit capitaine, signée de lui & de trois principaux officiers du navire, laquelle sera reçue sans frais par les Officiers du Siege de l'Amirauté, & il sera remis un double de ladite dénonciation au Commissaire de la Marine, ou autre of-

ficier chargé du détail des claſſes des matelots.

V. Leſdites peines ſeront cenſées encourues par le ſeul fait de la déſertion, & ſans qu'il ſoit fait aucune autre procédure ni informations pour les faire ſubir aux délinquans. Enjoint Sa Majeſté, pour l'exécution de l'article ci-deſſus aux Commiſſaires de la marine, ou autres officiers chargés du détail des claſſes des matelots, de faire arrêter le plus promptement qu'il ſera poſſible, en vertu des dénonciations qui leur auront été remiſes par les armateurs ou capitaines des navires, les officiers, mariniers & matelots déſerteurs de bâtimens armés pour la courſe, & de les faire conſtituer dans les priſons pour y être détenus pendant le temps réglé par ledit article, aux frais deſdits officiers, mariniers & matelots. Enjoint pareillement Sa Majeſté auxd. Commiſſaires & autres officiers, de commander leſdits déſerteurs pour le ſervice de ſes vaiſſeaux, après qu'ils auront ſubi la peine de la priſon, & de les envoyer pour cet effet dans les ports où Sa Majeſté fait armer ſes vaiſſeaux, afin qu'ils ſe forment à la diſcipline par la pratique de celle qui eſt obſervée dans leſdits vaiſſeaux.

VI. Si parmi le nombre d'officiers, mariniers, matelots & autres gens dénommés dans les dénonciations remiſes par les capitaines ou armateurs, il s'en trouve qui ſoient d'autres départemens ou quartiers, que celui où ſera établi le Commiſſaire ou autre officier chargé du détail des claſſes qui aura reçu la dénonciation, ledit Commiſſaire ſera tenu d'en envoyer ſans délai des extraits collationnés par lui, à chacun des officiers des claſſes prépoſés dans les différens quartiers d'où ſe trouveront les officiers-mariniers & matelots déſerteurs des navires expédiés pour la courſe; & feront leſdits officiers, en vertu deſdits extraits, tenus d'exécuter à l'égard deſdits déſerteurs, ce qui eſt porté par les articles 4 & 5 du préſent Réglement.

Mande & ordonne Sa Majeſté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant-Général en la province de Bretagne, aux Intendans de la marine & des claſſes, Commiſſaires-Généraux & ordinaires de la marine & autres officiers qu'il appartiendra, de tenir la main, chacun en droit ſoi, à l'exécution du préſent Réglement, lequel ſera régiſtré dans les Sieges d'Amirauté, lu, publié & affiché par-tout où beſoin ſera. Fait à Verſailles le vingt-cinquieme jour de Mars mil ſept cent quarante-cinq. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas* PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Pour faire obſerver parmi les équipages des vaiſſeaux de Sa Majeſté, accordés à des particuliers pour faire la courſe, la même police & diſcipline établie à l'égard des vaiſſeaux armés pour le ſervice de Sa Majeſté.

A Fontainebleau le 15 Novembre 1745.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant bien voulu à l'occaſion de la préſente guerre, accorder à différens particuliers pluſieurs de ſes vaiſſeaux & autres bâtimens pour faire la courſe contre les ennemis de l'état, & ayant deſtiné pour le commandement deſdits vaiſſeaux, des officiers entretenus dans la marine, ou d'autres perſonnes qu'Elle a autoriſées à faire pendant la campagne les fonctions deſdits Officiers, & à tenir le même rang; Elle a eſtimé néceſſaire de faire obſerver parmi les équipages deſdits vaiſſeaux, la même diſcipline établie à l'égard des armemens faits par Sa Majeſté, par l'Ordonnance du mois d'Avril 1689, afin d'aſſurer l'expédition des ſuſdits vaiſſeaux & autres bâtimens qu'Elle a déjà accordés, ou qu'Elle pourra encore accorder par la ſuite à des particuliers pour faire la courſe, & de maintenir leurs équipages dans l'ordre & la régularité qui convient à la qualité des vaiſſeaux & à leur deſtination; à l'effet de quoi Sa Majeſté a ordonné & ordonne ce qui ſuit.

ARTICLE PREMIER.

Les officiers-mariniers & matelots néceſſaires pour former les équipages des vaiſſeaux & autres bâtimens accordés par Sa Majeſté à des particuliers pour faire la courſe, ſeront levés d'autorité par les Commiſſaires de la marine & les autres officiers chargés du détail des claſſes par ordre des Intendans de la marine; ainſi qu'il en eſt uſé à l'égard des armemens faits par Sa Majeſté.

II. La ſolde deſdits officiers-mariniers & matelots levés pour ſervir ſur des vaiſſeaux de Sa

Majesté armés pour la course, sera réglée, savoir, pour les officiers mariniers, à proportion de la qualité qu'ils auront, depuis trente jusqu'à soixante livres au plus; celle des matelots, depuis dix-huit livres jusqu'à vingt-quatre, suivant leur capacité & le nombre de campagnes ou voyages qu'ils auront faits; celle des novices depuis douze jusqu'à dix-huit livres; & celle des mousses, depuis huit jusqu'à dix livres. La conduite sera payée aux officiers-mariniers, sur le pied de quatre sols par lieue; & aux matelots, novices & mousses, à trois sols aussi par lieue, conformément au Réglement du premier Août 1743.

III. Lesdits officiers-mariniers, matelots & novices, levés pour le service desdits vaisseaux, qui ne se rendront pas dans le port où ils seront armés, avant le départ desdits vaisseaux, & ceux qui les abandonneront sans congé avant la fin de la campagne, seront traités comme les déserteurs des vaisseaux de Sa Majesté, & condamnés comme tels aux galeres perpétuelles, conformément à ce qui est porté par l'Ordonnance du 15 Avril 1689, pour la police des ports & arsenaux de marine.

IV. Veut Sa Majesté que toutes les autres dispositions portées par ladite Ordonnance sur la police qui doit être observée dans ses vaisseaux, & pour la punition des crimes & délits commis par leurs équipages, soient exécutés à l'avenir à l'égard des officiers-mariniers, matelots, soldats & autres gens de mer, embarqués dans les vaisseaux & autres bâtimens qu'Elle aura accordés à ses Sujets pour faire la course; à l'effet de quoi Elle autorise les Conseils de Guerre qui sont assemblés dans les ports & arsenaux de marine, à juger des déserteurs desdits vaisseaux & autres bâtimens, & ceux qui seront prévenus d'autres crimes & délits; leur attribuant pour lesdits Jugemens, toute Cour, Jurisdiction & connoissance; & icelles interdisant à toutes ses cours & autres Juges.

V. Enjoint Sa Majesté aux Commissaires de la marine & autres officiers chargés du détail des classes, de faire arrêter sans délai les officiers-mariniers, matelots & autres gens de mer, déserteurs desdits vaisseaux, & de les faire conduire incessamment dans le plus prochain port ou arsenal de marine, pour qu'ils soient jugés par le Conseil de Guerre, qui y sera pour cet effet assemblé.

VI. Les frais nécessaires pour arrêter lesdits officiers-mariniers & matelots, & pour les faire conduire dans lesdits ports ou arsenaux, seront avancés par les armateurs sur les ordres des Intendans de la marine, & le montant en sera déduit sur la remise qu'ils feront dans les Bureaux des Classes, de la solde due auxdits déserteurs, & de ce qui peut leur revenir sur le produit des prises.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant-Général en la Province de Bretagne, aux Vice-Amiraux, Lieutenans-Généraux, Intendans, Chefs-d'Escadre, Commissaires-Généraux, & tous autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Fontainebleau le quinze Novembre mil sept cent quarante-cinq. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX

ARTICLE III.

DÉFENDONS à tous nos sujets de prendre Commissions d'aucuns Rois, Princes ou Etats étrangers, pour armer des vaisseaux en guerre, & courir la mer sous leur banniere, si ce n'est par notre permission, à peine d'être traités comme pirates.

CES défenses générales & indéfinies ne souffrent aucune exception. Elles s'étendent aux commissions qui seroient prises des Princes amis ou alliés, comme à celles des Princes neutres ou suspects; elles regardent aussi le temps de paix comme le temps de guerre.

La raison générale pour tous ces cas, est que c'est une sorte de désertion avec engagement au service d'une puissance étrangere, que d'implorer sa

protection pour courir la mer & combattre sous sa banniere, par préférence à celle de son Souverain.

L'alliance du Souverain avec le Prince dont on prendroit la commission, ne sauroit tenir lieu d'excuse, parce que ce n'en est pas moins une puissance étrangere. Ainsi je ne saurois être de l'avis de M. le Chevalier d'Abreu dans son Traité des prises en mer, deuxieme part. chap. premier, où il prétend que si les deux Princes suivent le même parti, le sujet d'un deux peut licitement prendre une commission aussi de chacun d'eux ; sur quoi voir le Journal étranger du mois de Février 1756, page 203 : d'ailleurs si la commission du Prince étranger étoit pour courir sur ses ennemis alliés du Souverain, ou avec lesquels il entend garder la neutralité, ce seroit donner lieu à de justes plaintes de leur part, qui pourroient enfin conduire à une rupture.

Il est donc évident que cela ne se peut faire sans la permission du Roi, & qu'une pareille contravention mérite la peine due aux pirates, comme le décide cet article d'après l'article 4 de la Déclaration du premier Février 1650, l'Arrêt du Conseil du 26 Août de la même année, & celui du 31 Octobre 1662.

Cette même Déclaration au surplus, à ces mots, *tous nos sujets*, ajoute, *domiciliés & non domiciliés en notre Royaume & pays de notre obéissance*, & cette addition doit être sous-entendue dans notre article, parce que des François pour être allés s'habituer dans un pays étranger, n'en sont pas moins François & sujets du Roi, jusques-là que s'ils prennent les armes contre le Roi, ou s'ils font la course contre les vaisseaux François, ils sont dignes de mort, comme rébelles à leur Roi & traîtres à la patrie.

Quant à la peine due aux pirates & forbans, elle est du dernier supplice suivant l'opinion commune, parce que ce sont des ennemis déclarés de la société, des violateurs de la foi publique & du droit des gens, des voleurs publics à main armée & à force ouverte.

Une réflexion à faire à ce sujet, est qu'il est étonnant de voir depuis plusieurs siecles, des états en forme de République ou autre Gouvernement, qui ne subsistent que de rapines, & qui toujours en guerre, courent perpétuellement sur les vaisseaux qu'ils rencontrent, sans respect même pour les pavillons des Princes, ou en état de les châtier, ou à qui ils ont fait payer le privilege d'épargner leurs sujets. Il est étonnant, dis-je, que les Princes Chrétiens, & sur-tout ceux qui ont le plus à craindre des déprédations de ces ennemis du genre humain, n'aient pas encore songé à s'unir pour exterminer ces barbares.

Quoiqu'il en soit les vrais pirates méritent la mort, & c'est le droit commun des nations. Stypmannus, *ad jus maritimum*, *parte quartâ*, *cap. 18*, *n. 85*, *& seq. fol 578*. *Nec enim aliud meruerunt publicæ fidei violatores*, *& innocentium sanguinis ac fortunarum prædones*, dit Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 2*, *cap. 3*, *n. 9*, *fol. 153*. Il assujettit avec raison à la même peine les receleurs des pirates & ceux qui leur donnent retraite. Cependant l'Ordonnance du 5 Septembre 1718, en même temps qu'elle prononce la peine de mort contre les forbans & pirates, n'assujettit leurs fauteurs, complices & adhérens qu'à la peine des galeres perpétuelles, avec confiscation de leurs biens. On la trouvera sur l'art. 10 ci-après.

Par cette raison il est permis à quiconque de les arrêter pour leur faire subir la peine que mérite leur crime. Mais il n'est pas permis de les tuer autrement

que dans le combat, & il faut néceſſairement les déférer à la Juſtice; *ſalvâ tamen magiſtratui loci juriſdictione criminali & inſtructione de modo perſequendi piratas*, dit le même Loccenius, *ibid. n. 1, fol. 141.*

L'article 47 des Jugemens d'Oleron, en cas de naufrage d'un vaiſſeau de pirates, permettoit de les piller & de les *ſpolier* de leurs biens : ce que Cleirac pag. 158, s'efforce d'appuyer d'autorités auxquelles on peut joindre celles de Peckius & de Vinnius, *ad rem nauticam, fol. 370 & 372*, & de Stracha, *de nautis, parte 3, n. 31, & de navibus, parte 2, n. 16.* Mais aujourd'hui le pillage n'eſt pas moins défendu à leur égard que par rapport à tous autres navigateurs.

1°. Parce que tout navire naufragé eſt indiſtinctement mis ſous la protection & ſauve-garde du Roi.

2°. Parce qu'il n'appartient pas aux particuliers de décider ſi un navire exerce la piraterie ou non, ce ſeroit entreprendre ſur les droits de la Juſtice.

3°. Enfin parce que ſi le vaiſſeau & les biens d'un pirate ſont ſujets à confiſcation, ce ne peut être qu'au profit du Roi ou de M. l'Amiral; au moyen de quoi s'emparer des biens d'un pirate ce ſeroit entreprendre ſur le droit de confiſcation.

C'eſt ce qui réſulte au reſte de la diſpoſition des articles premier & 18 du titre des naufrages, aux termes deſquels il n'appartient qu'aux officiers de l'Amirauté *de s'aſſurer des hommes, vaiſſeaux & marchandiſes*, en cas de naufrage ou échouemens des navires ennemis ou pirates.

Reſte de ſavoir, ſi parce que notre article veut que les contrevenans ſoient traités comme pirates, il y auroit lieu effectivement à la condamnation à mort. Il me ſemble que cela dépendroit des circonſtances ou des ſuites plus ou moins fâcheuſes qu'auroit eu la courſe.

ARTICLE IV.

SERONT de bonne priſe tous vaiſſeaux appartenans à nos ennemis, ou commandés par des pirates, forbans ou autres gens courans la mer, ſans Commiſſion d'aucun Prince ou Etat Souverain.

QUiconque navige, qu'il ſoit armé en guerre ou en marchandiſe, ſans commiſſion, congé ou paſſe-port, d'aucun Prince ou Etat Souverain, eſt de bonne priſe, parce que dès là il eſt réputé pirate ou forban, quoiqu'il n'en faſſe pas réellement le métier, & quoiqu'il n'y ait pas de guerre avec ſa nation.

S'il en étoit autrement en effet, on ne pourroit pas quelquefois reconnoître ſi le vaiſſeau ſeroit ennemi ou neutre. Il eſt donc naturel de le regarder comme forban ou comme ennemi; & de maniere ou d'autre, il eſt néceſſairement de bonne priſe, s'il n'eſt muni d'un paſſe-port du Roi : ce qui n'eſt pas fort extraordinaire en temps de guerre. En ce cas, il eſt défendu de l'arrêter, de quelque nation étrangere qu'il ſoit, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, de priſon & de plus grande peine s'il y échoit. Ordonnance des 5 Août 1676, & 7 Décembre 1689, confirmées par une autre du 18 Mars 1705, qui a ajouté la peine corporelle contre le capitaine en cas de récidive.

On comprend que ces défenſes s'étendent aux vaiſſeaux ennemis comme aux autres étrangers; mais il faut, non-ſeulement que le paſſe-port du Roi ſoit repréſenté, mais encore que le capitaine qui en eſt porteur ſoit en termes de pouvoir s'en ſervir, eu égard aux temps, aux lieux, & aux objets pour leſquels il a été accordé, ſans quoi l'arrêt eſt bon & le vaiſſeau de bonne priſe. Lettres de Louis XIV à M. le Comte de Toulouſe des 26 Octobre 1707, & 27 Juin 1708. Ordonnance conforme du 19 Novembre 1710.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui défend aux Corſaires d'arrêter les vaiſſeaux Ecoſſois, qui ſont porteurs de paſſe-ports de France.

Du 18 Mars 1705.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que les armateurs François arrêtent tous les jours, ſans aucun égard pour ſes paſſe-ports, les bâtimens Ecoſſois qui en ſont munis: & voulant les traiter favorablement, & réprimer cette contravention à ſes ordres, qui, en expoſant les marchands à la ruine de leur commerce, fait auſſi ſouvent perdre aux armateurs le fruit de leur courſe, Sa Majeſté a fait & fait très-expreſſes inhibitions & défenſes à tous Corſaires & Armateurs François d'arrêter aucuns bâtimens Ecoſſois munis de ſes paſſe-ports, lorſqu'ils ſuivront les conditions & la deſtination qui y ſont portées; à peine de tous dépens, dommages & intérêts, & de punition corporelle contre le Capitaine qui ſera tombé en récidive. Mande Sa Majeſté à M. le Comte de Toulouſe, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la préſente Ordonnance; & aux Officiers de l'Amirauté, de la faire lire, publier & afficher par-tout où beſoin ſera. Fait à Verſailles le dix-huitieme Mars mil ſept cent cinq.

Signé, LOUIS. *Et plus bas*, PHELIPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant révocation des paſſe-ports accordés aux Hollandois, & qu'on ne doit pas avoir égard aux paſſe-ports à la teneur deſquels il y a contravention, dont le délai eſt expiré.

Du 19 Novembre 1710.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que les paſſe-ports qu'Elle a bien voulu juſqu'à préſent accorder aux Hollandois pour faire venir leurs navires dans les ports du Royaume, charger les marchandiſes & denrées dont ils ont beſoin, n'ont produit que leur avantage particulier, ſans le communiquer au Royaume par une réciprocité toute juſte & toute naturelle; que l'abus même qu'ils en ont fait, en prêtant leurs noms à ceux à qui le Roi avoit refuſé pareille faveur, a rendu preſque ſans fruit les armemens en courſe, & n'a ſervi qu'à rendre plus libre & plus facile le commerce qu'ils ont fait, au préjudice même du Royaume, dans les pays étrangers

dont les avantages infinis qu'ils en ont retiré, retournent aujourd'hui contre l'état même de qui ils tiennent ces avantages. Sa Majesté a jugé à propos de les priver d'une utilité si considérable pour eux, & si dommageable à ses sujets; & a résolu & arrêté de ne leur accorder à l'avenir aucuns passe-ports. Voulant cependant Sa Majesté, pour ne manquer en rien à ce qu'exigent d'elle les engagemens de ses paroles & de ses permissions, que les passe-ports qui ont été délivrés jusqu'à présent, aient leur exécution jusqu'au jour de leur expiration, en satisfaisant aux clauses & conditions y mentionnées. Permet Sa Majesté à ses sujets de courre sur les navires Hollandois qui n'auront point de passe-ports, qui en auront d'expirés, ou qui se trouveront en contravention, & de les arrêter en quelques endroits qu'ils les rencontrent; même les bâtimens Hollandois munis de passe-ports du Roi d'Espagne, qui seront dans ces cas. Veut aussi Sa Majesté, que ceux qui au préjudice des clauses des passe-ports, ne seront pas retournés chez eux dans le temps marqué, & seront restés dans les ports du Royaume, après l'expiration de leurs passe-ports, y soient arrêtés & confisqués.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Vice-Amiraux, Lieutenans-Généraux, Intendans, Chefs-d'Escadre, Capitaines des vaisseaux, Commissaires de la Marine, Officiers de l'Amirauté, & tous autres qu'il appartiendra, de tenir chacun en droit soi, la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qu'Elle veut être lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera, Fait à Versailles le dix-neuvieme jour de Novembre mil sept cent dix. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ARTICLE V.

TOUT vaisseau combattant sous autre pavillon que celui de l'Etat dont il a Commission, ou ayant Commissions de deux différens Princes ou Etats, sera aussi de bonne prise; & s'il est armé en guerre, les capitaines & officiers seront punis comme pirates.

TOUT capitaine de navire qui combat sous un autre pavillon que celui de l'Etat, dont il a commission, commet un crime, qu'il soit armé en guerre ou en marchandise seulement. C'est un dol & une fausseté dont il se rend coupable, sans compter l'injure qu'il fait au Prince dont il a pris la commission, en méprisant son pavillon pour combattre sous un autre.

Ainsi étant pris en pareil cas, non-seulement il est de bonne prise; mais encore il est punissable selon les loix de la guerre. Notre article à la vérité ne le soumet à être traité comme pirate, qu'au cas qu'il soit armé en guerre : mais la raison est la même pour le cas de l'armement simple, dès qu'il y a combat.

Par les anciennes Ordonnances, tout navire François étoit obligé de porter les bannieres, étendars & enseignes de l'Amiral; c'est-à-dire, le pavillon François. Ordonnance de 1717, art. 19; de 1743, art. 15, & de 1584, art. 28; de maniere qu'il étoit défendu d'en arborer d'autre pour faire la guerre, comme le porte l'art. 4 de la Déclaration du premier Février 1750, confirmée par l'Arrêt du Conseil du 13 ou 17 Août 1658.

Cette franchise naturelle à la nation a subsisté long-temps encore après, quoique les ennemis n'en usassent pas de même par rapport au pavillon de leur Souverain; jusques-là que Louis XIV, par son Ordon. du 23 Février 1674, voulut qu'en cas de prise d'un vaisseau allié ou neutre, sans raison apparente & légitime, les armateurs qui se trouveroient saisis de plusieurs pavillons, fussent poursuivis comme voleurs publics & forbans, & que leur procès leur

fût fait suivant la rigueur des Ordonnances, comme présumés s'etre servis d'un pavillon étranger pour tromper le vaisseau pris & l'engager au combat.

On ne voit point précisément quand cet usage, qui donnoit aux ennemis un si grand avantage sur nous, a changé; mais on peut dire du moins que cet article le supposoit abrogé dès-lors, puisqu'il ne parle que du combat sous pavillon étranger.

Aussi depuis ce temps-là a-t-il toujours été permis aux armateurs en course d'avoir à bord tels pavillons qu'ils jugent à propos, & de s'en servir au besoin; soit pour reconnoître par-là plus aisément les vaisseaux qu'ils rencontrent, soit pour éviter la poursuite de ceux qu'ils croient plus forts qu'eux. Ce qu'il leur est défendu seulement, c'est de tirer le coup d'assurance ou de semonce sous pavillon étranger, à peine d'être privé du provenu de la prise qui sera confisquée au profit du Roi, si le vaisseau est reconnu ennemi; & en cas que le vaisseau pris soit jugé neutre, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, tant contre le capitaine que contre l'armateur. C'est la disposition de l'Ordonnance du 17 Mars 1696; de maniere qu'il ne seroit plus temps d'arborer le pavillon François après avoir tiré le coup de canon d'assurance ou de semonce. V. *infrà art. 12, in fine*, & le tr. des prises de M. le Chevalier d'Abreu, part. 2, chap. 8, pag. 86 & suiv.

Cependant, comme le présent article n'assujettit à la peine de la contravention qui y est portée, que les capitaines & officiers, sans y envelopper l'équipage qui ne peut pas être censé avoir part à la faute, par identité de raison, il est intervenu une autre Ordonnance, en interprétation de celle du 17 Mars 1696; en date du 18 Juin 1704, portant, » que les équipages des vaisseaux corsaires qui auront fait quelque prise, après avoir tiré le coup d'assurance ou » de semonce sous pavillon autre que celui de France, ne seront pas privés » de la part qu'ils doivent avoir dans la prise, suivant la convention faite » avec les armateurs; » de maniere que la confiscation ne tombe que sur l'armateur & le capitaine: laquelle derniere Ordonnance a été confirmée par Arrêt du Conseil du 23 Janvier 1706, en même temps qu'il a été réglé que la confiscation ordonnée au profit du Roi appartiendroit désormais à M. l'Amiral, de même que celle des rançons excédantes la somme prescrite par les Ordonnances. Cet Arrêt est rapporté *suprà* tit. de l'Amiral, art. 10.

Effectivement ces confiscations n'avoient pu être attribuées au Roi sans donner atteinte aux prérogatives de la Charge d'Amiral, à qui sont dévolues de plein droit toutes les confiscations procédantes des délits maritimes & de contraventions aux Ordonnances.

Pour ce qui est du capitaine qui se trouvera avoir deux commissions de différens Princes; s'il est armé en guerre, nul doute qu'étant pris il ne soit de bonne prise, sans avoir égard à la distinction de M. le Chevalier d'Abreu *suprà* art. 3; & que s'il a combattu, il ne soit sujet à la peine portée par cet article, qui au surplus regarde absolument les François aussi bien que les étrangers. Mais s'il n'est équipé qu'en marchandises, en doit-il être de même indistinctement pour la prise, n'ayant pas combattu?

C'est le sujet d'une lettre de Loüis XIV à M. le Comte de Toulouse, en date du premier Mars 1710. Il est question en même temps de l'article 8 du Réglement de Strasbourg: la voici.

» Mon

» Mon fils, je suis informé de la diversité des avis qui se rencontrent de-
» vant vous, en exécution de l'article 5 des prises de mon Ordonnance de 1681;
» qui veut que tout vaisseau qui se trouvera porteur des commissions de deux
» Princes ou Etats, soit déclaré de bonne prise, & du huitieme article du
» Réglement fait à Strasbourg de la même année, où il est ordonné qu'au
» moins les deux tiers des équipages des vaisseaux François seront composés
» de mes sujets; & que ce qui cause des difficultés & de l'embarras dans le
» jugement des prises qui se trouvent dans ces cas, vient de ce qui semble
» que le cinquieme article de l'Ordonnance ne regarde que les vaisseaux étran-
» gers & non ceux de France, & que le huitieme article du Réglement n'est
» que pour les vaisseaux qui navigent en temps de paix. Sur quoi je vous écris
» cette lettre, pour vous dire que mon intention a toujours été que les vais-
» seaux de mes sujets ne puissent jamais naviger que sous pavillon de France,
» & que les deux tiers au moins de leurs équipages soient composés de ma-
» telots François, en temps de paix comme en temps de guerre; que ceux qui
» contreviennent, s'ils sont arrêtés par les armateurs, soient déclarés de
» bonne prise; & que ceux qui leur échappent soient saisis dans les ports, &
» confisqués comme appartenans aux ennemis, étant certain que si un pareil
» abus subsistoit, ils ne manqueroient pas de faire tout le commerce de port
» en port, sous le nom de marchands François, & priveroient par-là nos ma-
» telots des moyens qui les font subsister.

» A l'égard des bâtimens ennemis, auxquels j'accorde des passe-ports, & sur
» lesquels il se trouve de doubles connoissemens, les uns pour les ports de
» mon Royaume, & les autres pour ceux de mes ennemis, ce qui arrive presque
» à tous les Irlandois, sous prétexte que s'ils étoient rencontrés par les arma-
» teurs de la nation, ils seroient confisqués s'ils paroissoient chargés pour
» France; quoique cet usage soit sujet à des grands abus, étant difficile par ce
» moyen de découvrir leur véritable destination, je suis bien aise de vous dire
» que je me remets entiérement à vous & aux Commissaires du Conseil des
» prises, de déclarer de bonne prise les bâtimens où il se trouvera de doubles
» connoissemens, ou d'en faire main-levée suivant les circonstances & autres
» éclaircissemens qui résulteroient des procédures qui vous seront envoyées,
» Et la présente n'étant à autre fin, je prie Dieu, mon Fils, qu'il vous ait
» en sa sainte & digne garde.

Il résulte de cette lettre pour l'interprétation de la seconde partie du présent article. 1°. Que la circonstance de deux congés ou passe-ports, ou de deux connoissemens, dont l'un est de France, & l'autre d'un pays ennemi, ne suffit pas seule pour faire déclarer le navire ennemi de bonne prise, & que cela doit dépendre des circonstances capables de faire découvrir sa véritable destination.

2°. Que cet article regarde les François comme les Etrangers, de maniere que si sur un navire François il y a une commission d'un Prince étranger avec celle de France, il sera de bonne prise, quoiqu'il n'ait arboré que le pavillon François.

3°. Enfin, que le vaisseau, quoique muni d'expéditions Françoises, ne sera réputé François, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, si son

équipage n'eſt compoſé de François au moins juſqu'aux deux tiers, en telle ſorte que s'il en eſt autrement, il ſera déclaré de bonne priſe en temps de guerre, s'il eſt arrêté par quelque armateur, ou ſujet à être ſaiſi dans les ports & confiſqué, comme cenſé appartenant à l'ennemi.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant défenſes aux Capitaines, commandans les vaiſſeaux de Sa Majeſté, ou à ceux de ſes ſujets armés en courſe, de tirer le coup de ſemonce ou d'aſſurance ſous autre pavillon que ſous celui de France.

Du 17 Mars 1696.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que pluſieurs Capitaines de ſes vaiſſeaux armés en courſe ſe font un uſage de tirer le coup de ſemonce ou d'aſſurance ſous pavillon étranger, quoique ce procédé ſoit contraire à la foi publique, à l'honneur du pavillon François, & aux Ordonnances, particuliérement à celle de 1681; à quoi Sa Majeſté deſirant pourvoir enſorte que les vaiſſeaux des Princes neutres ou de leurs ſujets, ne puiſſent être induis en erreur par cette manœuvre, ni les corſaires François s'en faire un moyen pour les engager au combat, en vue de les faire déclarer de bonne priſe; Sa Majeſté a ordonné & ordonne que tous capitaines, commandans ſes vaiſſeaux, ou ceux armés en courſe par ſes ſujets, ſeront tenus d'arborer pavillon François avant de tirer le coup d'aſſurance ou de ſemonce. Leur fait Sa Majeſté très-expreſſes inhibitions & défenſes de tirer ſous pavillon étranger, à peine d'être privés, eux & leurs armateurs, de tout le provenu de la priſe qui ſera confiſqué au profit de Sa Majeſté, ſi le vaiſſeau eſt jugé ennemi; & en cas que le vaiſſeau pris ſoit jugé neutre, les capitaines & armateurs ſeront condamnés aux dépens, dommages & intérêts des propriétaires. Mande & ordonne Sa Majeſté à M. le Comte de Toulouſe, Amiral de France, & aux Officiers de l'Amirauté, de tenir la main à l'exécution de la préſente Ordonnance, qui ſera lue, publiée & regiſtrée partout où beſoin ſera, à ce que chacun n'en ignore. Fait à Verſailles, le dix-ſept Mars mil ſept cent quatre-vingt-ſeize. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX. Et ſcellée.

ORDONNANCE DU ROI,

Pour les matelots des corſaires, au ſujet des priſes qui ſeront faites après avoir tiré le coup d'aſſurance ſous pavillon étranger.

Du 18 Juin 1704.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait repréſenter l'Ordonnance du 17 Mars 1696, par laquelle Elle a enjoint aux capitaines des vaiſſeaux armés en courſe par ſes ſujets, d'arborer le pavillon François avant de tirer le coup d'aſſurance ou de ſemonce, à peine contre les contrevenans, leurs armateurs & équipages, d'être privés de la priſe qui ſeroit confiſquée à ſon profit. Elle auroit eſtimé juſte de diſpenſer les équipages de la peine, attendu qu'ils n'ont aucune part à la faute;

& qu'ils font obligés d'obéir à leur capitaine. Et voulant y pourvoir, Sa Majesté, interprétant ladite Ordonnance du 17 Mars 1696, a ordonné & ordonne, veut & entend, que les équipages des vaisseaux corsaires qui auront fait quelques prises, après avoir tiré le coup d'assurance ou de semonce sous un pavillon ennemi, ou quelqu'autre que ce soit que celui de France, ne seront point privés de la part qu'ils auront à la prise, suivant leur convention avec les armateurs, & seront traités de même que si elle étoit adjugée auxdits armateurs: voulant qu'au surplus ladite Ordonnance soit exécutée selon sa forme & teneur. Mande Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance; & aux Officiers de l'Amirauté, de la faire publier & afficher par-tout où besoin sera, à ce que personne n'en ignore. Fait à Versailles le dix-huitieme de Juin mil sept cent quatre. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ARTICLE VI.

SERONT encore de bonne prise les vaisseaux avec leur chargement, dans lesquels il ne sera trouvé *charte-parties*, *connoissemens ni factures*. Faisons défenses à tous capitaines, officiers & équipages des vaisseaux preneurs de les soustraire, à peine de punition corporelle.

EN temps de guerre rien n'est plus commun que de masquer les navires & leurs chargemens, soit de la part des ennemis, soit de la part des sujets des Puissances neutres; & ce sont ces déguisemens que notre article a en vue pour s'en garantir & les punir.

Il décide en conséquence, d'après l'Ordonnance de 1543, art. 43, & de celle de 1584, art. 70, que les vaisseaux dans lesquels il ne sera trouvé charte-parties, connoissemens ni factures, seront de bonne prise avec leur chargement; & cela est juste, parce qu'alors la destination du navire & de son chargement est évidemment déguisée, d'où n'aît une présomption nécessaire que le tout appartient à l'ennemi, ou est pour son compte : on trouve une pareille disposition dans l'article 8 de l'Ordonnance d'Espagne, de l'année de 1718, concernant les courses maritimes.

Ainsi dans ce cas la prise est bonne, tant pour le navire que pour son chargement; & cela, quelque preuve qu'il y ait que le navire apprtient réellement à un sujet d'un Prince neutre ou allié, parce qu'il suffit que le chargement soit réputé appartenir à l'ennemi en tout ou en partie, pour opérer la confiscation du navire, aux termes de l'article suivant; il y a néanmoins été dérogé par l'art. 5 du Réglement du 21 Octobre 1744.

Au surplus, ces mots, *charte-parties*, *connoissemens*, *ni factures*, s'entendent selon moi distributivement & non collectivement, quoique M. le Chevalier d'Abreu soit d'avis contraire dans son Traité sur cette matiere, part. premiere, chap. 2, §. 17, p. 32; on le peut voir encore dans le journal étranger du mois de Février 1756, pag. 162 & suiv. de maniere qu'une charte-partie, portant affrétement entier du navire, suffit, quoiqu'il ni ait n'y connoissemens ni factures : de même à défaut de charte-partie, des connoissemens ou des factures en bonne forme, suffisent si tout le chargement y est compris; autrement tout ce qui n'y sera pas énoncé sera de bonne prise & sujet à confiscation,

tandis que tout le reste sera relâché, si le navire est constamment ami ou neutre.

Mais il n'y a que les pieces indiquées par cet article, qui puissent faire preuve que les marchandises réclamées par des François, alliés ou neutres leurs appartiennent; & un livre de sous-bord n'en tiendroit pas lieu, ne seroit pas admis comme preuve supplétive, suivant la décision formelle de l'Arrêt du Conseil du 21 Janvier 1693, rendu au profit du capitaine Cabarrus, contre Antoine Guadagny, marchand, de Ligourne, qui réclamoit deux balles de drap, & cinq de fayelle qu'il prétendoit avoir été chargées pour son compte dans le navire *le Rédempteur du Monde.*

Il se fondoit sur un connoissement dont il étoit porteur; mais ce connoissement étoit inutile, le double ne s'en étant pas trouvé à bord, il se prévaloit subsidiairement du livre de sous-bord; mais il fut jugé qu'une telle piece n'étoit pas admissible, comme n'étant pas de la nature de celles avouées par l'Ordonnance.

Le même Arrêt a décidé, comme on le voit, que les pieces énoncées dans cet article, doivent se trouver à bord du navire, sans quoi on ne doit avoir aucun égard aux doubles prétendus qui en seroient représentés; & la raison en est claire, c'est que rien ne seroit plus facile que de fabriquer ces pieces après coup: M. le Chevalier d'Abreu, *loc. cit.* est du même avis, pag. 29.

C'est encore, pour prévenir toute surprise à cet égard, que par l'art. 5 du Réglement du 17 Février 1694, confirmé par l'article 9 du Réglement du 21 Octobre 1744, il a été décidé que les connoissemens trouvés même à bord, mais non signés, seront nuls & regardés comme des actes informes.

Il y a plus, & parce que les pieces en forme trouvées à bord peuvent encore avoir été concertées en fraude, il a été ordonné par Arrêt du Conseil du 26 Octobre 1692, que les dépositions contraires des gens de l'équipage pris, prévaudroient à ces pieces.

Tout ceci, au reste, ne regarde que les effets du chargement, & nullement le corps du navire, à l'égard duquel, pour empêcher qu'il ne soit déclaré de bonne prise avec son chargement, il faut que l'on trouve à bord, non-seulement le congé & les autres expéditions qu'il a dû prendre dans le lieu de son départ, mais encore l'acte de propriété en bonne forme, & même si le navire est de fabrique ennemie, ou s'il a appartenu originairement à un propriétaire ennemi, cet acte de propriété doit être d'une authenticité capable de lever tout soupçon.

A cet effet, il faut pour que le navire soit censé neutre, qu'il en ait été fait une vente pardevant les officiers publics ayant le pouvoir de passer ces sortes d'actes, & que le contrat se trouve à bord avec un pouvoir authentique du premier propriétaire lorsqu'il n'a pas vendu lui-même, article 4 du Réglement du 17 Février 1694: Réglement confirmé, tant par celui du 12 Mai 1696, que par celui du 23 Juillet 1704, art. 7, qui ajoute que la vente doit être antérieure à la déclaration de guerre, & que le contrat doit avoir été enrégistré devant le principal Officier du lieu du départ du navire; ce qui a été renouvellé par l'art. 10 du Réglement dudit jour 21 Octobre 1744.

Il en est de même, en cas d'échouement d'un vaisseau aussi de fabrique ennemie ou ayant appartenu à un propriétaire ennemi, suivant le Réglement dont il vient d'être parlé du 12 Mai 1696.

A l'égard des navires de fabrique ennemie qui auront été pris par des vaisseaux François ou alliés, & qui auront été ensuite vendus aux sujets des Etats alliés ou neutres, le même art. 10 dudit Réglement de 1744, veut qu'ils ne puissent être réputés de bonne prise s'il se trouve à bord des actes en bonne forme passés par des officiers publics à ce préposés, justificatifs, tant de la prise que de la vente qui en aura été faite aux sujets desdits Etats alliés ou neutres, soit en France, soit dans les ports des alliés; & qu'au contraire la prise soit bonne, si ces pieces justificatives ne sont pas trouvées à bord, sans que dans aucun cas on doive faire attention à celles qui pourroient être rapportées dans la suite.

Et parce que, plus on est rigide sur la nature des preuves de la neutralité du vaisseau & des marchandises, plus les armateurs corsaires pourroient être tentés de détourner ou soustraire ces preuves en tout ou partie; il étoit tout naturel de les prémunir contre cette tentation, par l'objet de la crainte des peines attachées à une infidélité aussi criminelle : c'est à quoi il a été pourvu par cet article, en soumettant à une punition corporelle ceux qui oseroient soustraire les pieces de la prise; ce qui emporte, outre les dommages & intérêts qui sont de droit en pareil cas, la dégradation infamante des officiers coupables du crime.

Quant à la preuve de la soustraction des papiers, on comprend que les dépositions des gens de l'équipage du vaisseau pris, peuvent beaucoup servir; mais il seroit trop dangereux de faire dépendre de là uniquement la preuve du délit. C'est par les circonstances qu'il convient de se régler en pareille occurence, & toutefois la preuve sera complette, si un certain nombre de gens du corsaire atteste la même chose que ceux du navire pris.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT
DU ROI,

Qui ordonne l'exécution des articles VII & XXIV du tit. des prises de l'Ordonnance de 1681, & que foi soit ajoutée aux dispositions des gens des équipages pris.

Du 26 Octobre 1692.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

LE ROI étant informé que, par Arrêt du 20 Septembre 1692, il auroit été fait main-levée du vaisseau *la Notre-Dame du Pilier*, & des marchandises de son chargement, fondé sur ce qu'il s'y est trouvé un passe-port du Roi de Portugal, & un connoissement qui porte, que les marchandises dont il y est fait mention, ont été chargées à Lisbonne pour le compte & risque d'un marchand Portugais, quoique par l'interrogatoire des officiers principaux dudit vaisseau, il parût que lesdites marchandises sont pour le compte des marchands Ostendois ou Hollandois; ce qui donnoit lieu d'adjuger aux armateurs la cargaison & le vaisseau, suivant les articles 7 & 24 de l'Ordonnance de 1681, au titre des prises. Et comme cette main levée est également contraire aux intentions de Sa Majesté & au bien de son service; que même il ne seroit pas juste que des connoissemens & autres actes souvent concertés pour favoriser

le commerce des ennemis, prévaluffent aux dépofitions des officiers & matelots des vaiffeaux pris, qui feuls peuvent éclaircir la vérité & découvrir la fraude. Vu ledit Arrêt du 20 Septembre 1692, lefdits articles 7 & 24 de l'Ordonnance de 1681. S. M. étant en fon Confeil, fans s'arrêter audit Arrêt du 20 Septembre 1692, en ce qu'il a donné main-levée audit vaiffeau & de partie des marchandifes de fon chargement, a déclaré le tout de bonne prife; ordonne qu'il fera vendu, & le prix en provenant, délivré au fieur de la Bardeliere & conforts, à la réferve du dixieme du fieur Comte de Toulouse, Amiral de France, qui fera payé au Receveur de fes droits, & qu'à la délivrance les dépofitaires feront contraints, & moyennant ce bien & valablement déchargés. Veut Sa Majefté que les articles 7 & 24 de l'Ordonnance de 1681, au titre des prifes, foient exécutés fans aucune modification ni reftriction, & que pleine & entiere foi foit ajoutée aux difpofitions des capitaines, matelots & officiers des vaiffeaux pris, s'il n'y a entr'eux aucun reproche valable, propofé par les réclamateurs, ou quelque preuve de fubornation & de féduction. Défend Sa Majefté aux capitaines des vaiffeaux preneurs & aux armateurs leurs conforts, & tous autres, d'ufer d'aucunes menaces, voies de fait, ni violences contre les officiers & matelots des vaiffeaux pris, fous peine de punition corporelle. Enjoint aux Officiers des Amirautés d'en informer fur la plainte qui leur en fera faite par les réclamateurs, fous peine d'interdiction. Et fera le préfent Arrêt lu, publié & enrégiftré aux Sieges des Amirautés, à la diligence du Procureur de Sa Majefté en icelles, à eux enjoint dans certifier dans le mois le Secrétaire d'Etat, ayant le département de la Marine. Fait au Confeil d'Etat du Roi, tenu à Verfailles le vingt-fixieme jour d'Octobre mil fix cent quatre-vingt-douze.

Signé, PHELYPEAUX.

RÉGLEMENT DU ROI,

Concernant les paffe-ports qui feront accordés aux vaiffeaux ennemis par les Princes neutres.

Du 17 Février 1694.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée qu'au préjudice de toutes les précautions que prennent les Princes neutres pour empêcher que les ennemis de la France ne fe fervent de leur banniere & de leurs paffe-ports pour continuer librement leur commerce, & fe mettre à couvert des armateurs François, il s'y commet journellement beaucoup d'abus, auxquels il eft néceffaire de pourvoir pour foutenir la courfe, rompre entiérement, s'il fe peut, le commerce des ennemis, faciliter celui des alliés, & affurer en même temps les égards dus à leurs pavillons & à leurs patentes; Sa Majefté a ordonné & ordonne ce qui fuit:

ARTICLE PREMIER.

Qu'on n'aura aucun égard aux paffe-ports des Princes neutres, auxquels ceux qui les auront obtenus, fe trouveront avoir contrevenu, & que ces vaiffeaux feront confidérés comme étant fans aveu.

II. Qu'un même paffe-port ne pourra fervir que pour un feul voyage.

III. que les paffe-ports feront confidérés comme nuls, quand il y aura preuve que le navire pour lequel ils font expédiés, n'étoit alors dans aucun des ports du Prince qui l'a accordé.

IV. Que tout vaiffeau qui fera de fabrique ennemie, ou qui aura eu originairement un propriétaire ennemi, ne pourra être cenfé neutre, s'il n'en a été fait une vente pardevant les officiers publics qui doivent paffer cette forte d'actes, & fi cette vente ne fe trouve à bord, & n'eft foutenue d'un pouvoir authentique donné par le premier propriétaire, lorfqu'il ne vend pas lui-même.

V. Que les connoiffemens trouvés à bord non fignés feront nuls, & regardés comme des actes informes.

Veut Sa Majefté que le préfent Réglement forte fon plein & entier effet, pour les prifes faites ci-devant, & qui pourront être faites dans la fuite; & enjoint aux fieurs Commiffaires nommés pour le Jugement des prifes, de tenir la main à fon exécution. Fait à Verfailles le 17 Février 1694. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELIPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Touchant la maniere de juger les vaisseaux qui échouent, ou qui sont portés aux côtes de France, par tempête ou autrement.

Du 21 Mai 1696.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant informée qu'il est survenu quelques contestations à l'occasion du jugement des vaisseaux échoués, soit à l'égard de ceux qui étant de fabrique ennemie, ne se sont trouvés munis d'aucun contrat d'achat, soit par rapport aux marchandises sans connoissemens, sous prétexte que le Réglement du 17 Février 1694 paroît n'avoir été fait que pour les vaisseaux pris, & que l'article de l'Ordonnance de 1681, qui confisque les marchandises sans connoissement, est inséré dans le titre des prises; à quoi Sa Majesté désirant pourvoir, en sorte que les vaisseaux masqués, & les marchandises véritablement ennemies; mais souvent réclamées par des sujets des Princes neutres, ne puissent être soustraites en aucun cas à la juste confiscation établie par les loix de la guerre, & par les Ordonnances anciennes & nouvelles. Sa Majesté a ordonné & ordonne que les vaisseaux qui échoueront sur les côtes, & qui seront portés par la tempête ou autrement, seront jugés suivant les articles de l'Ordonnance de 1681, insérés dans le titre des prises, & le Réglement du 17 Février 1694; ce faisant, que tout vaisseau échoué, qui sera de fabrique ennemie, ou qui aura eu originairement un propriétaire ennemi, ne pourra être censé neutre, mais sera confisqué en entier au profit de Sa Majesté, s'il n'en a été fait une vente pardevant des officiers publics, qui doivent passer ces sortes d'actes, & si cette vente ne se trouve à bord, & n'est accompagnée d'un pouvoir authentique donné par le premier propriétaire, lorsqu'il ne vend pas lui-même. Ordonne pareillement Sa Majesté que les marchandises chargées sur les vaisseaux échoués, dont il ne se trouvera à bord aucun connoissement, seront & demeureront entiérement confisqués à son profit; n'entend néanmoins Sa Majesté comprendre dans la présente Ordonnance les vaisseaux échoués, dont les papiers se seroient payés à l'occation de la tempête, & par le malheur du naufrage, en cas que le capitaine ou le commandant en fassent d'abord leur déclaration, & que l'état du vaisseau & les circonstances de l'échouement le puissent faire présumer ainsi, auquel cas Sa Majesté ordonne que les réclamateurs seront seulement tenus de rapporter une nouvelle expédition du contrat d'achat, & le double des connoissemens. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'observation de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & affichée dans tous les Sieges de l'Amirauté. Enjoint aux Officiers desdits Sieges de tenir la main à son exécution en ce qui les concerne. Fait à Versailles le 12 Mai 1696. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PHELIPEAUX. Et scellé.



REGLEMENT DU ROI,

Pour les prises faites en mer, & pour assurer la navigation des Etats neutres & alliés pendant la guerre.

Du 23 Juillet 1704.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant été informée que le commerce des négocians du Royaume avec les nations neutres, pourroit s'établir avantageusement pendant la présente guerre, nonobstant les efforts continuels que les ennemis de la France font pour le détruire; si Sa Majesté avoit agréable d'assurer d'un côté par sa protection ce commerce réciproque, & de prendre de l'autre des précautions suffisantes pour prévenir les abus que ses ennemis font du pavillon & des passe-ports des Princes neutres, par collusion & intelligence avec quelques-uns de leurs sujets, contre leurs intentions, & contre l'intérêt de leurs Etats. Sa Majesté, après avoir fait examiner en son Conseil les propositions qui lui ont été faites dans ces vues, par les Députés au Conseil du Commerce, seroit portée dautant plus volontiers à les éprouver, qu'Elle y auroit trouvé les moyens qu'elle a toujours recherchés, de procurer également les avantages des sujets des Princes neutres & des armateurs François. Les sujets des Princes neutres y reconnoîtront le soin que S. M. a eu de leur conserver la même étendue & la même liberté de commerce, dont ils ont accoutumé de jouir pendant la paix, nonobstant les restrictions que l'Angleterre & la Hollande y ont apportées, & dont Sa Majesté auroit pu suivre l'exemple avec justice. Et à l'égard des armateurs François, ils auront des regles certaines, par le moyen desquelles ils ne seront plus trompés comme ils l'ont été jusqu'à présent, par les déguisemens & les artifices des ennemis de Sa Majesté, ni exposés au hazard des événemens douteux de leur course, qui les consommoient presque toujours par des procès longs & de difficile discussion, souvent infructueux, & quelquefois ruineux, par les dommages & intérêts auxquels ils succomboient envers les réclamateurs; par toutes lesquelles considérations, Sa Majesté a ordonné & ordonne ce qui suit:

ARTICLE PREMIER.

Fait Sa Majesté défense aux armateurs François, d'arrêter ni amener dans les ports de son Royaume, les vaisseaux appartenans aux sujets des Princes neutres, sortis d'un des ports de leur domination, & chargés pour le compte des propriétaires ou autres sujets desdits Princes neutres, de marchandises du cru ou fabrique de leur pays, pour les porter à droiture en quelqu'autre Etat que ce soit, même en ceux avec qui Sa Majesté est en guerre, pourvu néanmoins qu'il n'y ait sur lesdits vaisseaux aucune marchandise de contrebande.

II. Leur fait pareillement défense d'arrêter les vaisseaux appartenans aux sujets des Princes neutres, sortis des ports de quelqu'autre Etat que ce soit, même de ceux avec lesquels Sa Majesté est en guerre, & chargés pour le compte des propriétaires ou autres sujets desdits Princes neutres, de marchandises qu'ils auront prises dans le même pays ou Etat d'où ils seront partis pour s'en retourner à droiture dans l'un des ports de la domination de leur Souverain.

III. Comme aussi leur fait défense d'arrêter les vaisseaux appartenans aux sujets des Princes neutres, partis des ports d'un des Etats neutres ou alliés de Sa Majesté, pour aller dans un autre Etat pareillement neutre ou allié de Sa Majesté, pourvu qu'ils ne soient pas chargés des marchandises du cru ou fabrique de ses ennemis, auquel cas les marchandises seront de bonne prise, & les vaisseaux seront relâchés.

IV. Défend pareillement Sa Majesté aux armateurs d'arrêter les vaisseaux appartenans aux sujets des Princes neutres, sortis des ports d'un Etat allié de Sa Majesté ou neutre, pour aller dans un Etat ennemi de Sa Majesté, pourvu qu'il n'y ait sur lesdits vaisseaux aucune marchandise de contrebande, ni du cru & fabrique des

des ennemis de Sa Majesté, dans lesquels cas les marchandises seront de bonne prise, & les vaisseaux seront relâchés.

V. Et néanmoins, si dans les cas portés par les quatre premiers articles du présent Réglement il se trouvoit sur les vaisseaux neutres des effets appartenans aux ennemis de Sa Majesté, les vaisseaux & tout le chargement seront de bonne prise, conformément à l'article 7 du titre des prises de l'Ordonnance du mois d'Août 1681.

VI. Les vaisseaux appartenans aux sujets des Etats neutres, qui seront sortis des ports d'un Etat ennemi de Sa Majesté, & y auront pris leur chargement en tout ou en partie, pour aller dans les Etats d'un autre Prince que le leur, soit qu'il soit allié de Sa Majesté, neutre ou ennemi, pourront être arrêtés & amenés dans le Royaume, & seront déclarés de bonne prise avec leur chargement, encore qu'ils fussent chargés pour le compte des sujets de Sa Majesté, ou d'un Etat allié ou neutre.

VII. Tout vaisseau qui sera de fabrique ennemie ou qui aura eu un propriétaire ennemi, ne pourra être censé neutre, s'il n'en a été fait une vente avant la déclaration de la présente guerre, pardevant les officiers publics qui doivent passer cette sorte d'acte, & si cette vente ne se trouve à bord enrégistrée devant le principal officier du lieu du départ ; & n'est soutenue d'un pouvoir authentique donné par le propriétaire lorsqu'il n'a pas vendu lui-même.

VIII. On n'aura aucun égard aux passe-ports accordés par les Princes neutres, tant aux propriétaires, qu'aux maitres des vaisseaux sujets des Etats ennemis de Sa Majesté, s'ils n'ont été naturalisés, & n'ont transféré leur domicile dans les Etats des Princes neutres, avant la déclaration de la présente guerre, auquel cas même ils ne pourront jouir de l'effet des lettres de naturalité, si depuis qu'elles ont été obtenues, ils sont retournés dans lesdits Etats ennemis de Sa Majesté, pour y continuer leur commerce.

IX. Seront aussi de bonne prise, tous vaisseaux étrangers sur lesquels il y aura une subrecargue, marchand, commis ou officier marinier d'un pays ennemi de Sa Majesté, ou dont l'équipage sera composé de matelots sujets des Etats ennemis de Sa Majesté, au-delà du tiers, ou qui n'auront pas à bord le rôle de l'équipage arrêté par les officiers publics des lieux neutres d'où les vaisseaux seront partis.

X. N'entendons comprendre dans la disposition du précédent article, les vaisseaux dont les capitaines ou les maîtres justifieront par actes trouvés à bord, qu'ils ont été obligés de prendre des officiers mariniers ou matelots dans les ports où ils auront relaché, pour remplacer ceux du pays neutre qui seront morts pendant le cours de leur voyage.

XI. Les quatre articles immédiatemens précédens, n'auront lieu, & ne seront exécutés que quatre mois après la publication du présent Réglement.

XII. Tous vaisseaux qui seront sortis des ports du Royaume, qui n'auront à bord d'autres denrées & marchandises que celles qu'ils y auront chargées, & qui se trouveront munis de congés de l'Amiral de France, ne pourront être arrêtés par les armateurs François, ni ramenés par eux dans les ports du Royaume, sous quelque prétexte que ce puisse être.

XIII. En cas de contravention par les armateurs François, aux défenses à eux faites par le présent Réglement : veut Sa Majesté qu'il soit fait main-levée aux Sujets des Princes neutres, des vaisseaux à eux appartenans, & des marchandises du chargement, dans les cas ou elles ne sont pas sujettes à confiscation, & que les armateurs soient condamnés en leurs dommages & intérêts.

XIV. Et au surplus, le titre des prises de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, & le Réglement du 17 Février 1694, & autres intervenus sur le fait des prises, seront exécutés suivant leur forme, en ce qu'il n'y est dérogé par ce présent Réglement. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à son exécution, & aux Officiers de l'Amirauté de le faire publier, afficher & enrégistrer par-tout où besoin sera, à ce que nul n'en ignore. Fait à Versailles le 23 Juillet 1704. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.



RÉGLEMENT

Concernant les prises faites sur mer, & la navigation des vaisseaux neutres pendant la guerre.

Du 21 Octobre 1744.

DE PAR LE ROI.

LE ROI s'étant fait représenter le Réglement du 23 Juillet 1704, concernant les prises faites en mer, & la navigation des vaisseaux neutres & alliés pendant la guerre, Sa Majesté auroit reconnu que les dispositions de ce Réglement étoient alors également sages & convenables, & que même il seroit à desirer pour le bien de son Royaume, qu'elles pussent toutes être renouvellées pendant la présente guerre: mais comme il en est plusieurs qui ne sauroient s'accorder avec les traités & conventions qu'elle a faits avec les différentes Puissances depuis son avénement à la Couronne, & que Sa Majesté s'est toujours fait une loi d'observer ses engagemens avec la fidélité la plus exacte, Elle croit devoir faire céder ses intérêts à la foi qu'Elle doit aux traités. D'un autre côté, Sa Majesté ne pouvant pas douter que ses ennemis ne se servent du pavillon & des passe ports de quelques Etats neutres, contre la volonté & les engagemens de ces mêmes Etats; & Sa Majesté considérant que des conventions faites entre des Souverains, uniquement pour l'avantage & la sûreté de leurs sujets respectifs, ne peuvent avoir jamais eu pour objet de faciliter des fraudes dont le préjudice ne peut être douteux, elle se croit d'autant plus fondée à empêcher ces fraudes, qu'il n'est pas moins contre l'honneur & la dignité, que contre les intérêts des Etats neutres, que des sujets téméraires compromettent leur droit, en abusant de leur pavillon & de leurs passe-ports.

Dans ces circonstances, Sa Majesté a jugé à propos de rappeller dans le présent Réglement les dispositions de celui de 1704, en distinguant celles qui ne doivent être exécutées qu'à l'égard des Etats avec lesquels il n'a point été fait de conventions, d'y en ajouter de nouvelles conformes aux traités qu'elle a faits avec d'autres Etats, & d'y joindre même celles du Réglement du 17 Février 1694, afin que ceux de ses sujets qui armeront pour la course, soient pleinement informés des regles qu'ils doivent observer. Par ces considérations, Sa Majesté a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Fait Sa Majesté défenses aux armateurs François d'arrêter en mer & d'amener dans les ports de son Royaume, les navires appartenans aux sujets des Princes neutres, sortis d'un des ports de leur domination, & chargés pour le compte des sujets desdits Princes neutres, de marchandises du cru ou fabrique de leur pays, pour les porter en droiture en quelqu'Etat que ce soit, même en ceux avec qui Sa Majesté est en guerre: pourvu néanmoins qu'il n'y ait sur lesdits navires aucunes marchandises de contrebande.

II. Leur fait pareillement défenses d'arrêter les navires appartenans aux sujets des Princes neutres, sortis de quelqu'autre Etat que ce soit, même de ceux avec lesquels Sa Majesté est en guerre, & chargés pour le compte desdits sujets des Princes neutres, de marchandises qu'ils auront prises dans les pays ou Etat d'où ils seront partis, pour s'en retourner en droiture dans un des ports de la domination de leur Souverain.

III. Comme aussi leur fait défenses d'arrêter les navires appartenans aux sujets des Princes neutres, partis des ports d'un Etat neutre ou allié de Sa Majesté, pour s'en aller en un autre Etat pareillement neutre ou allié de Sa Majesté; pourvu qu'il ne soit pas chargé de marchandises du cru ou fabrique de ses ennemis, auquel cas les marchandises seront de bonne prise, & les navires relâchés.

IV. Défend pareillement Sa Majesté auxdits armateurs d'arrêter les navires appartenans aux sujets desdits Princes neutres, sortis des ports d'un Etat allié de Sa Majesté ou neutre, pour aller dans un port d'un Etat ennemi de Sa Majesté; pourvu qu'il n'y ait sur ledit navire aucunes marchandises de contrebande, ni du cru ou fabrique des ennemis de Sa Majesté, dans lequel cas les-

dites marchandises seront de bonne prise, & les navires seront relâchés.

V. Si dans les cas expliqués par les articles I, II, III, IV de ce Réglement, il se trouvoit sur lesdits navires neutres, de quelque nation qu'ils fussent, des marchandises ou effets appartenans aux ennemis de Sa Majesté, les marchandises ou effets seront de bonne prise, quand même elles ne seroient pas de fabrique du pays ennemi, & néanmoins les navires relâchés.

VI. Veut Sa Majesté que tous vaisseaux pris, de quelque nation qu'ils soient, ennemie, neutres ou alliée, desquels il sera constaté qu'il y a eu des papiers jettés à la mer, soient déclarés de bonne prise, avec leur cargaison, sur la seule preuve constatée des papiers jettés à la mer, & sans qu'il soit besoin d'examiner quels étoient ces papiers, par qui ils ont été jettés, ni s'il en est resté suffisamment à bord pour justifier que le navire & son chargement appartient à des amis ou alliés.

VII. On n'aura aucun égard aux passe-ports des Princes neutres, auxquels ceux qui les auront obtenus se trouveront avoir contrevenu, & les vaisseaux qui navigueront sur lesdits passe-ports seront déclarés de bonne prise.

VIII. Un passe-port ou congé ne pourra servir que pour un seul voyage, & sera considéré comme nul, s'il est prouvé que le navire pour lequel il auroit été expédié, n'étoit lors de l'expédition dans aucun des ports du Prince qui l'a accordé.

IX. Tous connoissemens trouvés à bord, non signés, seront nuls & regardés comme actes informes.

X. Tout navire qui sera de fabrique ennemie, ou qui auroit eu un propriétaire ennemi, ne pourra être censé neutre ni allié, s'il n'est trouvé à bord quelques pieces authentiques passées devant les officiers publics, qui puissent en assurer la date, qui justifient que la vente ou cession en a été faite à quelqu'un des sujets des Puissances alliées ou neutres, avant la déclaration de guerre, & si ledit acte translatif de propriété de l'ennemi au sujet neutre ou allié, n'a été duement enrégistré devant le principal officier du lieu du départ, & n'est soutenu d'un pouvoir authentique donné par le propriétaire, dans le cas où il n'auroit pas fait lui-même ladite derniere vente. A l'égard des navires de fabrique ennemie qui auront été pris par nos vaisseaux, ceux de nos alliés & de nos sujets pendant la présente guerre, & qui auroient ensuite été vendus aux sujets des Etats alliés ou neutres, ils ne pourront être réputés de bonne prise, s'ils se trouve à bord des actes en bonne forme, passés par des Officiers publics à ce préposés, justificatifs tant de la prise que de la vente ou adjudication qui en auroit été faite ensuite aux sujets desdits Etats alliés ou neutres, soit en France, soit dans les ports de nos alliés; faute desquelles pieces justificatives, tant de la prise que de la vente, lesdits navires seront de bonne prise, sans que dans aucun cas les pieces qui pourroient être rapportées par la suite, puissent faire aucune foi, ni être d'aucune utilité, tant aux propriétaires desdits navires, qu'à ceux des marchandises qui pourroient y avoir été chargées.

XI. On n'aura aucun égard aux passe-ports accordés par les Princes neutres ou alliés, tant aux propriétaires qu'aux maîtres des navires sujets des Etats ennemis de Sa Majesté, s'ils n'ont été naturalisés, & n'ont transféré leur domicile dans les Etats desdits Princes avant la déclaration de la présente guerre: ne pourront pareillement lesdits propriétaires & maîtres des navires ou sujets des Etats ennemis, qui auront obtenu lesdites lettres de naturalité, jouir de leur effet, si depuis qu'elles ont été obtenues, ils sont retournés dans les Etats ennemis de Sa Majesté, pour y continuer leur commerce.

XII. Seront de bonne prise tous navires étrangers sur lesquels il y aura un subrecargue, marchand, commis ou officier marinier d'un pays ennemi de Sa Majesté, ou dont l'équipage sera composé au-delà du tiers de matelots sujets des Etats ennemis de Sa Majesté, ou qui n'auront pas à bord le rôle de l'équipage, arrêté par les officiers publics des lieux neutres d'où les navires seront partis.

XIII. N'entendons comprendre dans la disposition du précédent article, les navires dont les capitaines ou les maîtres justifient par actes trouvés à bord, qu'ils ont été obligés de prendre des officiers mariniers ou matelots dans les ports où ils auront relâché, pour remplacer ceux du pays neutre, morts dans le cours de leur voyage.

XIV. Les navires appartenans aux sujets du Roi de Danemarck, & ceux appartenans aux sujets des Etats Généraux des Provinces Unies, pourront naviguer librement pendant la présente guerre, soit de leurs ports à des ports d'autres Etats neutres ou ennemis, ou d'un port neutre à un port ennemi, ou d'un port ennemi à un autre port ennemi, pourvu que ce ne soit pas à une place bloquée, & que dans ces deux derniers cas ils ne soient pas chargés en tout ou en partie de marchandises réputées de contrebande par les traités, & ce nonobstant ce qui est porté par les quatre premiers articles du présent Ré-

glement, duquel néanmoins les articles 6, 7, 8, 9, 10, 11 & 12 seront exécutés à leur égard : & dans le cas qu'ils se trouveroient chargés en tout ou partie desdites marchandises de contrebande, allant à un port ennemi, soit qu'ils fussent partis d'un autre port ennemi, ou d'un port neutre, lesdites marchandises seront de bonne prise, sans que les navires & le surplus de leur cargaison, ni leurs biens & effets puissent être retenus, quand même ils appartiendroient aux ennemis.

XV. Il en sera usé de même à l'égard des navires appartenans aux sujets du Roi de Suede, & de ceux appartenans aux habitans des villes Hanséatiques, dans lesquels néanmoins toutes marchandises, sans distinction, appartenantes aux ennemis : quand même elles ne seroient pas de contrebande, seront de bonne prise ; sans toutefois que les navires & le surplus de leur cargaison, ni leurs autres biens & effets puissent être retenus.

X VI. Tous navires sortis des ports du Royaume, qui n'auront à bord d'autres denrées & marchandises que celles qu'ils y auront chargées, & qui se trouveront munis de congés de l'Amiral de France, ne pourront être arrêtés par les armateurs François, ni ramenés par eux dans les ports du Royaume, sous quelque prétexte que ce puisse être.

XVII. En cas de contravention par les armateurs François aux défenses à eux faites par le présent Réglement, veut Sa Majesté qu'il soit fait main-levée aux sujets des Princes neutres, des navires à eux appartenans, & des marchandises du chargement, dans les cas où elles ne seroient pas sujettes à confiscation, & que lesdits armateurs soient condamnés en leurs dommages & intérêts.

XVIII. Veut au surplus Sa Majesté que le titre des prises, de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, soit exécuté suivant sa forme & teneur, en ce qui n'y est dérogé par le présent Réglement. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, de tenir la main à son exécution, & aux Officiers de l'Amirauté de le faire publier, afficher & enrégistrer par-tout où besoin sera, à ce que nul n'en ignore. Fait au camp devant Fribourg le 21 Octobre 1744. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

ARTICLE VII.

TOUS navires qui se trouveront chargés d'effets appartenans à nos ennemis, & les marchandises de nos sujets ou alliés qui se trouveront dans un navire ennemi, seront pareillement de bonne prise.

AINSI les marchandises appartenantes à l'ennemi rendent le navire qui les porte ennemi, & le soumettent à la confiscation aussi-bien que le reste de son chargement, à qui que ce soit que le navire & les autres marchandises appartiennent, soit amis, alliés, neutres, ou François, & réciproquement le navire ennemi rend toute sa cargaison ennemie ; de maniere que le tout est sujet à confiscation, sans distinction des effets appartenans aux François ou aux alliés. On trouve la même disposition dans l'Ordonnance du Roi d'Espagne du 21 Août 1702, art. 11, aussi-bien que dans celle du 17 Novembre 1718, art. 9, excepté qu'il n'y est pas parlé des amis & alliés ; Mais dit M. le Chevalier d'Abreu, dans son traité des prises sur mer, part. prem. ch. 8, pag. 108 & suiv. & ch. 9, les amis & alliés sont nécessairement sous entendus dans cette disposition ; ce qu'il appuie d'ailleurs par divers traités de paix & de commerce, principalement par celui des Pyrénées & celui d'Utrecht. Sur quoi voir le Journal étranger du mois de Février 1756, pag. 184 & suiv.

Par rapport à la premiere hypothese, il sembloit résulter de l'art. 42 de l'Ordonnance de 1543, & du 69 de celle de 1584, qu'il n'y avoit que la marchan-

dise des ennemis trouvée dans un navire ami, qui fût sujette à confiscation sans toucher au navire ni au reste de son chargement; du moins c'est ainsi que Cleirac avoit interprété ces deux Ordonnances dans son Traité de la Jurisdiction de la Marine, art. 25, pag. 443.

Mais aux termes de cet article, tout est soumis à la confiscation, sans distinguer si le navire a été chargé en entier d'effets appartenans aux ennemis, ou s'il ne l'a été qu'en partie; parce que de maniere ou d'autre, c'est favoriser le commerce de l'ennemi & faciliter le transport de ses denrées & marchandises, ce qui ne peut convenir aux traités d'alliance ou de neutralité, encore moins aux sujets du Roi, auxquels toute communication avec l'ennemi est étroitement défendue, sur peine même de la vie. Et ce qui ne permet pas de douter que ce ne soit là le sens de cette premiere partie de l'article, c'est la disposition de l'Arrêt du Conseil du 26 Octobre 1692, & de l'art. 5 du Réglement du 23 Juillet 1704; qui porte en termes formels que, *s'il se trouve sur les vaisseaux neutres des effets appartenans aux ennemis de Sa Majesté, les vaisseaux & tout le chargement seront de bonne prise, conformément* au présent article 7.

Cependant il a été dérogé par l'article 5 du Réglement du 21 Octobre 1744, qui veut qu'en ce cas, la confiscation n'ait lieu que pour les effets ennemis, & que le navire neutre soit relâché; mais comme ce nouvel arrangement n'a été fait que relativement aux traités conclus avec quelques Puissances amies ou neutres, & que cela peut changer dans la suite, il ne faut pas perdre de vue le principe établi par notre article, suivant lequel, dès qu'il y a des effets ennemis dans un navire, tout est sujet à confiscation. L'Observateur Hollandois, dans sa trente & unieme lettre, pag. 37, pense qu'il seroit plus conforme à l'équité, que les marchandises des ennemis fussent même exemptes de confiscation; mais cette réflexion politique ne peut tenir contre les raisons ci-dessus apportées. Voir aussi la quarante-sixieme lettre du même Auteur, pag. 36 & suiv.

Il ne faut point au reste distinguer si le propriétaire ou le maître du navire, ami ou neutre, a su ou non qu'il y avoit dans le chargement des effets appartenans aux ennemis, comme le veulent Loccenius, *de jure maritimo*, *lib.* 2, *cap* 4., *n. 11*, & Grotius, liv. 3, chap. 6, §. 6, & aux notes, par argument de la loi *cotem ferro*, *11*, §. 2, *ff. de publicanis*; Grotius prétendant même que c'est ainsi qu'il faut entendre nos Ordonnances: car, outre que notre article, non plus que le cinquieme dudit Réglement du 23 Juillet 1704, ne font aucune distinction, c'est que ce seroit ménager au capitaine du navire une défaite ou excuse, avec laquelle il ne manqueroit jamais d'éluder la confiscation de son navire, & du surplus de son chargement.

Il est pourtant vrai que cette Jurisprudence nous est particuliere & à l'Espagne, & qu'ailleurs il n'y a que les marchandises de l'ennemi qui soient sujetes à confiscation. L'usage est même d'en payer le fret au capitaine du navire, ami ou neutre, suivant l'article 275 du Consulat de la mer, excepté lorsqu'il s'agit de marchandises de contrebande: auquel cas la confiscation est inévitable, tant du navire que des marchandises.

Pour ce qui est de la seconde partie de notre article, elle est juste, malgré l'avis contraire de ces deux Auteurs, *ibid.* qui n'assujettissent en ce cas à la confiscation les effets des amis, qu'autant que ce sont des munitions de guerre:

car enfin, dès qu'ils chargent dans un vaiſſeau ennemi, ils ſe ſoumettent de droit au ſort qu'aura le vaiſſeau; à joindre qu'en cela ils favoriſent la navigation & le commerce de l'ennemi.

Auſſi les articles des Ordonnances de 1543 & 1784, déjà cités, avoient-ils décidé en cette partie la même choſe que le préſent article. Cependant l'article 6 de la Déclaration du premier Février 1650 ſembloit y avoir donné atteinte en ces termes, *& les marchandiſes qui ſe trouveront appartenir à nos amis, alliés & ſujets, rendues & reſtituées, & les autres appartenantes à nos ennemis, confiſquées.* Mais la diſpoſition de notre article ne laiſſe plus le moindre doute ſur ce ſujet, encore moins après l'Arrêt du Conſeil dudit jour 26 Octobre 1692, qui en a ordonné l'exécution pleine & entiere, ſans aucune diſtinction, modification ni reſtriction, ſinon ès cas auxquels Sa Majeſté y aura pourvu par des ordres particulieres. Cet Arrêt eſt rapporté ſur le préſent Article. Telle eſt auſſi la doctrine de M. le Chavalier d'Abreu, *loc. cit.* pag. 186. Comment en effet les marchandiſes des alliés & amis trouvées dans un navire ennemi ne ſeroient-elles pas ſujettes a confiſcation, tandis que celles des ſujets mêmes y ſont ſoumiſes?

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT
DU ROI,

Qui confiſque le vaiſſeau le Saint-Jean-Baptiſte, *Capitaine Sugliaſich, & ordonne que l'article VII de l'Ordonnance de 1681, au titre des priſes, ſera exécuté.*

Du 26 Octobre 1692.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

LE ROI étant informé que, quoique par les anciennes & nouvelles Ordonnances, & nommément celle de 1681, art. 7, du titre des priſes, il ſoit expreſſément porté que les vaiſſeaux des ſujets ou alliés de Sa Majeſté, où il ſe trouvera quelques effets appartenans à ſes ennemis, ſeront déclarés de bonne priſe, auſſi-bien que les marchandiſes de ſeſdits ſujets ou alliés, qui ſe trouveront chargées ſur des vaiſſeaux ennemis; on a prétendu apporter à cette diſpoſition des modifications contraires à l'intention de Sa Majeſté, que même il auroit été donné main-levée de quelques vaiſſeaux chargés de marchandiſes ennemies, & de divers effets appartenans aux amis, alliés & ſujets de Sa Majeſté, qui ſe ſont trouvés chargés ſur des vaiſſeaux de ſes ennemis, ſous prétexte qu'il y avoit lieu de s'éloigner en certains cas de l'exacte obſervation de cet article. Sur ce principe, les réclamateurs du vaiſſeau le *Saint-Jean-Baptiſte*, capitaine Sugliaſich, en auroient obtenu main-levée par Arrêt du 15 Mars 1692, quoiqu'il y eût ſur ledit vaiſſeau des marchandiſes qui appartenoient au nommé Glux, marchand Hollandois, contre lequel Arrêt les armateurs s'étant pourvus en réviſion, leſdits réclamateurs auroient par un dernier Arrêt du 18 Septembre 1692, obtenu une ſeconde fois la main-levée dudit vaiſſeau: & comme cette contravention audit article de l'Ordonnance, eſt également contraire aux intentions de Sa Majeſté, & au bien de ſon ſervice, Que même cette nouvelle diſtinction favoriſeroit le commerce des ennemis, & leur faciliteroit les moyens de le continuer, en ſe ſervant des vaiſſeaux neutres en apparence. S. M. s'étant fait repréſenter leſdits Arrêts des 15 Mars, 9 Août & 18 Septembre 1692, enſemble l'article 7 de ladite Ordonnance de 1681, au titre des priſes, & voulant y pourvoir, Sa Majeſté étant en ſon Conſeil, ſans s'arrêter auxd. Arrêts des 15 Mars & 18 Septembre 1692, en ce qu'ils font main-levée dudit vaiſſeau *le Saint-Jean-Baptiſte*, capitaine Sugliaſich l'a déclaré de bonne priſe au profit du ſieur de Grenonville & con-

sorts; ensemble les marchandises appartenantes aux propriétaires & au capitaine d'icelui, ordonne que le tout sera vendu, & les deniers en provenans, à eux délivrés, à la réserve du dixieme du Sieur Comte de Toulouse, Amiral de France, qui sera délivré au Receveur de ses droits : & qu'à ce faire, les gardiens & dépositaires seront contraints; & moyennant la délivrance, bien & valablement déchargés. Veut Sa Majesté que lesdits Arrêts aient au surplus leur pleine & entiere exécution. Ordonne en outre que l'article 7 de l'Ordonnance de 1681, au titre des prises, sera exécuté selon sa forme & teneur, sans aucune distinction, modification, ni restriction, sinon ès cas auxquels Sa Majesté y a pourvu par des ordres particuliers; & que le présent Arrêt sera lu, publié & enrégistré aux Sieges des Amirautés, à la diligence des Procureurs de Sa Majesté en icelle; à eux enjoint d'en certifier dans le mois le Secrétaire d'Etat ayant le Département de la Marine. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le 26 Octobre 1692.

Signé, PHELYPEAUX.

ARTICLE VIII.

SI aucun navire de nos sujets ast repris sur nos ennemis, après qu'il aura demeuré entre leurs mains pendant vingt-quatre heures, la prise en sera bonne : & si elle est faite avant les vingt-quatre heures, il sera restitué au propriétaire avec tout ce qui étoit dedans, à la réserve du tiers qui sera donné au navire qui aura fait la recousse.

TOUT ce que le Commentateur a observé sur cet article, il l'a tiré des notes de Cleirac, art. 34 de la Jurisdiction de la Marine, pag. 452 & 453 : mais il s'en est servi si mal, que ne s'entendant pas lui-même, il s'est mépris d'une étrange sorte, en disant que si la recousse est faite avant les vingt-quatre heures, le navire *sera restitué à l'ennemi qui l'avoit pris*, &c. Se peut-il rien de plus absurde ?

Notre article n'a fait que renouveller la soixante-unieme de l'Ordonnance de 1584, à cela près qu'il n'a pas parlé de la recousse faite par les vaisseaux du Roi, & ce renouvellement étoit d'autant plus nécessaire, que les Parlemens de Bordeaux & de Rouen suivoient une Jurisprudence contraire, au rapport du même Cleirac, sous prétexte qu'ils n'avoient pas enrégistré cette Ordonnance de 1584.

Il s'est trompé néanmoins pour l'enrégistrement, par rapport au Parlement de Rouen, puisqu'il a réellement enrégistré cette Ordonnance du mois de Mars 1584, comme il résulte de son Arrêt du 17 Avril de la même année, sans aucune modification au sujet dudit article 61, quoiqu'il y en ait sur beaucoup d'autres.

De sorte qu'il a eu tort de donner en preuve de la Jurisprudence coutraire du Parlement de Rouen, son Arrêt du 14 Février 1553, cité par Guenois sur l'article 6 de l'Ordonnance de 1400, & plus au long par Carondas dans ses réponses; liv. 7, chap. 223; puisque cet Arrêt est antérieur à ladite Ordonnance de 1584, & qu'il ne paroît pas que ce même Parlement ait depuis jugé en conformité dudit Arrêt de 1553, au mépris de l'Ordonnance.

Cette Jurisprudence contraire ne pouvoit donc être attribuée qu'au Parlement de Bordeaux. Il l'avoit établie en effet par ses Arrêts des 11 Décembre

1628 & 15 Février 1629, cités par le même Cleirac : mais au fonds elle ne portoit sur rien ; car les loix sur lesquelles on l'appuyoit ne regardoient que les captifs recous, ou rachetés, & il n'y a pas d'argument à tirer du recouvrement de la liberté à celui d'un navire ou d'autres effets.

Quoi qu'il en soit, ce délai de vingt-quatre heures adopté par ladite Ordonnance de 1584 & par celle-ci, passé lequel la prise par recousse est bonne, & exclut la réclamation du propriétaire du vaisseau pris & repris, ne peut être regardé que comme un sage réglement, puisqu'il est du droit commun de l'Europe, comme Loccenius l'atteste, *de jure maritimo*, *lib.* 2, *cap.* 4, *n.* 4 *&* 8, *fol.* 157, 162 *&* 163 : où il dit que c'est l'usage observé en France, en Espagne, en Hollande, & chez les autres nations commerçantes par mer. Par rapport à l'Espagne en particulier ; ce point de Jurisprudence a été confirmé par l'article 12 de l'Ordonnance rendue à Bruxelles le 21 Août 1702, & par l'article 10 de celle du 17 Novembre 1718. Voyez le Traité de M. le Chevalier d'Abreu, part. 1, chap. 3, & part. 2, chap. 5.

Grotius ; du droit de la guerre & de la paix, liv. 3, chap. 6, §. 3, n. 3, en dit autant : il ajoute néanmoins que cette regle est du nouveau Droit des gens, & qu'auparavant il falloit que la prise eût été mise en sûreté, pour que le propriétaire sur qui elle avoit été faite eût perdu le droit qu'il y avoit, & que sans cela il pouvoit la réclamer sur celui qui en avoit fait la recousse.

Mais cela même étoit sujet à inconvénient, comme trop capable de réfroidir l'ardeur des armateurs en course, qui en effet ne se porteroient pas volontiers à aller à la recousse, aux risques de se faire prendre eux-mêmes, si l'apas du gain ne les y invitoit. C'est bien assez que leur récompense soit bornée au tiers de la valeur de la prise, si la recousse en est faite avant les vingt-quatre heures. Ainsi notre article est souverainement juste. Sa décision au reste est applicable au cas d'un navire rançonné par un ennemi, qui est ensuite repris avec le billet de rançon & l'ôtage, parce que la rançon représente le navire rançonné : au moyen de quoi le corsaire qui a pris l'ennemi qui avoit rançonné un François, profite de la rançon en même-temps que du navire ennemi.

Il a été observé que l'art. 61 de l'Ordonnance de 1584, attribuoit le profit de la recousse, soit en total ou pour le tiers, aussi bien aux vaisseaux du Roi qu'aux armateurs corsaires, & que le présent article n'a pas rappellé cette disposition particuliere, favorable aux vaisseaux du Roi.

L'omission, selon toute apparence, a été faite à dessein, puisque depuis ce temps-là le Roi a toujours été dans l'usage de faire la remise du profit de la recousse faite par ses vaisseaux, que le navire pris ait resté plus de vingt-quatre heures ou non en la possession de l'ennemi ; Sa Majesté ne voulant point profiter du malheur de ses sujets. La même chose s'observe depuis long-temps en Espagne, suivant la remarque de Cleirac, *loc. cit.* pag. 453 ; & M. l'Amiral, jaloux de se conformer aux intentions du Roi, a eu tout de même la générosité de faire la remise de son dixieme en pareil cas, tant que ce droit a subsisté.

Entre autres exemples, il y en a un mémorable du 7 Juin 1696, au sujet du navire *la aint-Trinité d'Olonne*, pris par un corsaire de Saint Sébastien, & repris sur lui quelques jours après par le sieur Durand, commandant la frégate du Roi *l'Entreprenante*.

Il

Il y a auſſi par rapport à la rançon un autre exemple aſſez récent. Un corſaire de Grenezay avoit rançonné une barque Françoiſe venant de Bayonne, pour la ſomme de 3800 liv. Ce corſaire fut pris enſuite par la corvette du Roi *l'Amaranthe*, & l'on trouva à bord l'ôtage & le Billet de rançon. M. l'Amiral, en déclarant bonne la priſe du corſaire, adjugea en même-temps au Roi la rançon comme faiſant partie de la priſe : mais le Roi, par ſon Ordonnance du 9 Août 1648, annulla le billet de rançon, & déchargea les propriétaires de la barque, du paiement de la ſomme de 3800 liv. pour laquelle elle avoit été rançonnée.

En interprétation de cet article, il s'eſt préſenté une queſtion également curieuſe & extraordinaire : voici l'eſpece.

Un navire Anglois a été pris par un armateur françois, qui l'a gardé trois jours ; ces deux vaiſſeaux ſont pris enſuite par un Anglois, qui, après ſeize heures, eſt repris par un ſecond armateur françois.

Conteſtation entre les deux armateurs françois, non pour le vaiſſeau françois pris & recous, à l'égard duquel nul doute que le ſecond armateur ne ſoit borné au tiers pour ſon droit de recouſſe ; mais pour la premiere priſe angloiſe, le premier armateur prétendant qu'elle lui appartient, & que le ſecond n'en peut avoir tout de même que le tiers pour la recouſſe.

Le ſecond armateur ſoutient au contraire que la premiere priſe angloiſe lui appartient en entier comme la ſeconde, & que le premier n'y a aucun droit.

Raiſons pour le premier armateur. Dès qu'il a gardé la priſe plus de vingt-quatre heures, elle lui a été pleinement acquiſe : en telle ſorte qu'après ce délai le vaiſſeau anglois a dû être conſidéré comme vaiſſeau françois. d'où il s'enſuit que dans la recouſſe il n'y a aucune différence à faire entre ce navire & le françois, l'Anglois qui les avoit pris tous deux ne l'ayant pas gardé vingt-quatre heures.

Inutilement oppoſeroit-on que l'armateur qui fait une priſe n'en eſt véritablement propriétaire qu'autant qu'il la conſerve, & qu'après qu'elle a été jugée valable. Ce n'eſt pas là ce qui forme ſon droit à la priſe, c'eſt ſeulement ce qui le confirme : le droit eſt acquis dès l'inſtant de la priſe.

Raiſons en faveur du Second armateur. Il n'eſt pas douteux que celui qui poſſede une choſe en vertu d'un titre qui lui a donné droit de s'en emparer, n'en ait acquis dès-lors la propriété : ainſi l'armateur ayant été autoriſé à faire la priſe, & par la déclaration de guerre, & par ſa commiſſion, il a acquis véritablement la propriété du navire ; mais cette propriété n'eſt pas incommutable.

Comme il a pu acquérir dans un quart d'heure, il a pu également perdre ; & c'eſt ce qui eſt arrivé par la repriſe faite ſur lui en quelque temps qu'elle ait été faite.

L'effet de la repriſe eſt tel, que ce qui étoit auparavant en ſon pouvoir, & qu'il poſſédoit légitimement, a ceſſé dans l'inſtant de lui appartenir, comme s'il n'y avoit jamais eu aucun droit. Ainſi le ſecond armateur qui reprend le premier avec la priſe qu'il avoit faite, devient réellement propriétaire du vaiſſeau ennemi que l'ennemi avoit recouvré, & dans lequel le premier armateur françois n'avoit plus aucun droit.

Ce n'eſt pas le cas au reſte d'examiner ſi l'ennemi a gardé ſa repriſe plus ou

moins de vingt-quatre heures; la distinction n'est bonne que par raport au vaisseau françois. Non que, dans la regle générale, le délai de vingt-quatre heures décide de la validité ou de l'inefficacité de la prise en soi; car il n'est pas douteux que dans l'instant de la prise il ne se fasse un vrai changement de propriété: mais c'est qu'en faveur des François il a paru juste de tempérer la regle par une modification & un arrangement de convenance, en bornant le droit de recousse au tiers, la reprise étant faite avant les vingt-quatre heures.

Que cet arrangement soit observé avec exactitude, à la bonne heure; mais il ne peut influer sur la reprise du vaisseau ennemi que l'armateur françois avoit pris d'abord: parce que dans la regle il avoit perdu tout droit sur cette prise, dans l'instant même que l'ennemi la lui avoit arrachée, en le prenant lui-même. Dans ces circonstances, il doit s'estimer heureux que le second armateur soit venu faire à son tour une reprise qui lui fait recouvrer son navire qu'il avoit perdu, sans autre charge que de payer le tiers de sa valeur pour droit de recousse.

Il étoit naturel que ces raisons du second armateur prévalussent; & en effet, la question fut décidée en sa faveur le 2 Janvier 1695, au Conseil des prises. Arrêts du Conseil conformes des 17 Octobre 1705, 5 Juin 1706 & 14 Juin 1710. Cependant la question ayant été renouvellée vers la fin de la derniere guerre, elle fut jugée en premiere instance en faveur du premier armateur; mais par Arrêt du Conseil du 5 Novembre 1748, la prise fut adjugée en entier au second; & pour empêcher que la difficulté ne reparût dans la suite, Sa Majesté a rendu l'Arrêt en forme de Réglement, avec ordre de l'enrégistrer dans toutes les Amirautés du Royaume.

S'il arrivoit que l'équipage se délivrât lui-même de l'ennemi qui l'auroit pris, ce ne seroit pas une recousse en vertu de laquelle il pût prétendre le vaisseau après les vingt-quatre heures, ou le tiers avant les vingt-quatre heures. Il ne lui seroit dû qu'une simple récompense. Sentence de Marseille du 8 Janvier 1748. A cela il n'y a rien à dire, l'équipage ayant travaillé autant pour lui, en se procurant la liberté & le recouvrement de ses gages, que pour les intéressés au navire & dans son chargement. Cependant la récompense qui lui est due doit être proportionnée à l'importance de l'objet. On conçoit au reste qu'elle doit être supportée comme une avarie grosse & commune, à l'exemple du rachat ou des frais faits pour la délivrance d'un ôtage.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui annulle un billet de rançon, & décharge les propriétaires d'une barque du paiement de la somme de 3800 liv. pour laquelle elle avoit été rançonnée.

Du 9 Août 1748.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que le sieur Foucault, Enseigne de vaisseau, commandant la corvette *l'Amaranthe*, s'est emparé d'un corsaire de Guernesay nommé *le Prince de Galles*, à bord duquel s'est trouvé un ôtage pour une rançon d'une barque françoise venant de Bayon-

ne & allant à Nantes, lequel ôtage a été mis en liberté; & voulant S. M. que le billet de rançon de ladite barque, montant à la somme de 3800 liv. soit annullé, Elle a dispensé & dispense les propriétaires de ladite barque de payer ladite rançon, nonobstant l'Ordonnance du Conseil des Prises, du 9 Juin dernier, Sa Majesté leur en faisant pleine & entiere main-levée. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, de faire exécuter le présent ordre. Fait à Compiegne le 9 Août 1748.

Signé LOUIS, *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

DU ROI,

Qui ordonne que les navires ennemis, pris par ses vaisseaux ou par ceux de ses sujets armés en course, recous par les ennemis, & repris ensuite sur eux, appartiendront en entier au dernier preneur.

Du 5 Novembre 1748.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

VU par le Roi, étant en son Conseil, la requête présentée par les capitaines & armateurs du corsaire *le Prince de Conti*, tendante à ce qu'il plaise à Sa Majesté les recevoir appellans de l'Ordonnance du 7 Février 1748, qui a déclaré le navire anglois *le Mogué Landardez* de bonne prise, en a adjugé les deux tiers à l'armateur du corsaire *la Reine*, & l'autre tiers à l'armateur *du Prince de Conti*, pour droit de recousse; faisant droit sur ledit appel, sans avoir égard à ladite Ordonnance, déclarer ledit navire de bonne prise au profit de l'armateur du corsaire *le Prince de Conti* seul; en conséquence, ordonner que le prix provenu de la vente d'icelui, ensemble de ses agrêts, apparaux & marchandises de son chargement, lui sera restitué: la requête de Jacques Perée du Coudray, négociant à Saint-Malo, armateur du corsaire *la Reine*, tendante à ce qu'il plaise à Sa Majesté déclarer l'armateur *du Prince de Conti*, non-recevable, & subsidiairement mal fondé dans son appel, dont il sera débouté, ce faisant ordonner que ladite Ordonnance sera exécutée suivant sa forme & teneur, avec dommages, intérêts & dépens: la procédure faite par les Officiers de l'Amirauté de Saint-Malo, commencée le 10 Novembre 1747: l'Ordonnance dont est appel, dudit jour 7 Février 1748, & tout ce qui a été remis par les parties respectivement. Vu aussi les Arrêts du Conseil des 17 Octobre 1705, 5 Juin 1706. & 14 Juin 1710, qui ont jugé que les vaisseaux ennemis pris par des François, repris sur eux, & ensuite repris par d'autres François, appartiennent en entier aux derniers preneurs; & que l'art. 8 du titre des Prises, de l'Ordonnance de 1681, qui rend le vaisseau françois recous dans les vingt-quatre heures, au propriétaire, n'a point d'application aux navires appartenans aux ennemis de l'Etat. Oui le rapport du sieur Comte de Maurepas, Secretaire d'Etat, ayant le département de la Marine, le Roi étant en son Conseil, ayant égard à la requête des capitaines & armateurs du corsaire *le Prince de Conti*, faisant droit sur l'appel par eux interjetté de l'Ordonnance dudit jour 7 Février 1748, & sans s'y arrêter, en ce qu'elle adjuge ledit navire *le Mogué Landardez*, & les marchandises de son chargement audit armateur du corsaire *la Reine*, en payant à celui du corsaire *le Prince de Conti* le tiers du produit pour la recousse, ni à la requête dudit Perée du Coudray, a ordonné & ordonne que le tout appartiendra auxdits capitaine & armateurs dudit corsaire *le Prince de Conti* seuls, & que le prix provenant de la vente dudit bâtiment & de son chargement leur sera remis, à la réserve du dixieme appartenant à l'Amiral, qui sera délivré au receveur de ses droits; à ce faire les sequestres & dépositaires contraints, quoi faisant déchargés. Enjoint Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté de Saint-Malo, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt. Veut & entend Sa Majesté que les prises

des navires ennemis, faites par ces vaiſſeaux ou par ceux de ſes ſujets armés en courſe, recouſſes par les ennemis, & enſuite repriſes ſur eux, appartiennent en entier au dernier preneur, & en conſéquence, ordonne S. M. que le préſent Arrêt ſera regiſtré aux Greffes des Amirautés du Royaume, imprimé, lu, publié & affiché par-tout où beſoin ſera. Mande & Ordonne Sa Majeſté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, de tenir la main à ſon exécution. Fait au Conſeil d'Etat du Roi, Sa Majeſté y étant, tenu à Fontainebleau le 5 Novembre 1748. *Signé*, ROUILLÉ.

ARTICLE IX.

SI le navire, ſans être recous eſt abandonné par les ennemis, ou ſi par tempête ou autre cas fortuit, il revient en la poſſeſſion de nos ſujets, avant qu'il ait été conduit dans aucun port ennemi, il ſera rendu au propriétaire qui le réclamera dans l'an & jour, quoiqu'il ait été plus de vingt-quatre heures entre les mains des ennemis.

CEci rappelle l'ancienne pratique remarquée par Grotius dans l'endroit cité ſur l'article précédent ; mais cela n'a rien de commun avec le droit de recouſſe, puiſqu'il s'agit ſimplement d'un navire François pris par l'ennemi, qu'il a enſuite abandonné au gré des flots, ou qui lui a échappé par tempête ou autre cas fortuit.

En pareilles circonſtances, notre article, auquel eſt entiérement conforme le treizieme de l'Ordonnance du Roi d'Eſpagne, du 21 Août 1702, de même que l'art. 11 de celle du 17 Novembre 1718, veut que le navire ſoit regardé comme épave de mer ; qu'il ſoit recueilli par quelqu'un ſur les flots, ou qu'il ſoit jetté à la côte par la force du vent, ou par les courans. De ſorte que c'eſt la Juriſprudence établie ſur la matiere des naufrages & échouemens qui doit ſervir de regle dans cette occaſion, le navire étant retourné dans la poſſeſſion du propriétaire, ſans faire attention à la priſe qui en avoit été faite, ni s'il étoit reſté plus de 24 heures entre les mains des ennemis.

C'eſt ſur ce principe que le propriétaire eſt autoriſé à réclamer le navire dans l'an & jour, à compter ce délai comme en matiere de naufrage, à la charge de payer le tiers de ſa valeur à celui qui l'aura ſauvé ſur les flots, ſi le navire étoit ſans équipage, ou avec un équipage trop foible pour le conduire ; ou les frais ſimples de ſauvement, s'il a été pouſſé à la côte & jetté ſur les greves. Pour le partage de ce profit entre l'armateur & les gens de l'équipage, voyez l'article 27, titre des naufrages.

Il faut convenir néanmoins que ce retour du propriétaire dans ſon ancien droit de propriété, eſt plutôt une grace que le Prince lui accorde, qu'un acte de juſtice qu'il eût droit d'en attendre : car enfin le navire ayant réellement apartenu à l'ennemi, comme l'ayant gardé plus de 24 heures, il devoit dans la regle être regardé comme ennemi, & comme tel, être ſujet à confiſcation par le droit de la guerre.

Mais le Roi ayant jugé à propos de ſe relâcher de ſon droit, comment n'a-t-il pas fait la grace toute entiere ? & pourquoi l'avoir reſtreinte au cas où

le navire n'aura pas encore été conduit dans un port de l'ennemi, l'ennemi n'ayant pas plus acquis de droit sur le navire par cette circonstance, qu'il en avoit après les 24 heures de la prise ? Qu'importe en effet que le navire conduit dans un port, en ait été chassé ensuite par la tempête ou autre cas fortuit, ou qu'il lui ait échappé de même en pleine mer, en un mot, avant d'avoir atteint un port ?

Cependant la loi étant écrite, il faut l'observer, & dire en conséquence que si le navire françois a été conduit dans un port ennemi, quoiqu'il en soit chassé ensuite par la tempête & poussé sur les côtes de France, le propriétaire sur qui il avoit été pris, ne sera pas en droit alors de le réclamer. Ce navire sera jugé nécessairement un vaisseau ennemi, sujet par conséquent à confiscation.

ARTICLE X.

LES navires & effets de nos sujets ou alliés repris sur les pirates, & réclamés dans l'an & jour de la déclaration qui en aura été faite à l'Amirauté, seront rendus aux propriétaires, en payant le tiers de la valeur du vaisseau & des machandises, pour frais de recousse.

LE contraire avoit été jugé au Parlement de Paris, en la Grand'Chambre, séant M. de Werdun, premier Président, contre les conclusions de M. l'Avocat-Général Servin, par Arrêt du mardi 22 Avril 1624, rapporté dans la Bibliotheque de Bouchel, *verbo* recousse; c'est-à-dire que ce qui avoit été repris sur les pirates Algériens n'étoit pas sujet à réclamation. C'est ce que remarque Grotius, du droit de la guerre, &c. liv. 6, chap. 9, §. 19 & dernier, édition de 1729. Sur quoi Barbeyrac observe que Cocceïus a trouvé cette décision irréguliere & injuste; mais il soutient lui qu'elle peut être justifiée par les raisons qu'il a rapportées sur le §. 17, note ptemiere.

Véritablement sans la disposition de notre article, il y auroit lieu de douter; car, si d'un côté, il est vrai dans les principes du droit; que les pirates n'ont pas de titres pour acquérir, ce qui a fait dire à Loccenius, *de jure maritimo, lib. 2, cap. 4, n. 4*; *ea quæ piratæ nobis eripuerunt, non opus habent postliminio, quia jus gentium illis non concedit, ut jus domini mutare possint, arg. leg. 24 & 27, ff. de captivis*; la politique & l'intérêt public persuadent d'un autre côté qu'il est juste d'abandonner aux armateurs tout ce qu'ils peuvent enlever aux pirates.

Aussi étoit-ce autrefois l'usage observé en Espagne & chez les Vénitiens; suivant le même Grotius, *ibid.* §. 17, & la note ajoute qu'il en est de même en Hollande. On y juge que les vaisseaux repris sur les pirates appartiennent en entier à ceux qui en ont fait la recousse; & cela est, dit-il, afin d'animer les armateurs à courir sur les pirates & à braver le péril, sur l'assurance qu'ils ont de conserver tout ce qui prendront sur eux.

Ce point avoit donc besoin d'une décision précise. Celle de notre Ordon-

nance, renouvellée par un autre Ordonnance du 5 Septembre 1718 (à laquelle est conforme celle de l'art. 12 de l'Ordonnance du Roi d'Espagne, du 17 Novembre 1718 : sur quoi voir le Traité de M. le Chevalier d'Abreu, part. 2, chap. 6, est constamment la plus réguliere, si elle n'est pas la plus conforme à la politique. Après tout elle fait plus d'honneur à la nation, puisqu'elle suppose dans les François une ardeur à courir sur les pirates, excitée plutôt par l'amour de la gloire & du bien public, que par l'intérêt & l'attrait du gain.

Sur ce plan, il importe que la reprise sur les pirates ait été faite avant ou après les vingt-quatre heures; la réclamation est également ouverte en faveur du propriétaire ; & cela durant l'an & jour qui suivra la déclaration qui en aura été faite au Greffe de l'Amirauté du lieu où l'armateur aura conduit ou envoyé le vaisseau ou les effets repris : mais après l'an & jour, il y aura fin de non-recevoir absolument, quoiqu'il en soit autrement en fait de naufrage & d'effets de gens morts en mer, comme il sera observé dans la suite.

Et ce droit de réclamer, l'article l'accorde tout de même aux alliés : ce qu'il faut entendre aussi aux sujets des Princes neutres; parce que tout cela dérive du même principe : savoir, que la prise faite par les pirates n'a pu opérer le changement de propriété. Tous les propriétaires seront donc d'égale condition, s'ils ne sont ennemis, & ils en seront quittes pour payer le tiers de la valeur du vaisseau & des marchandises, pour droit de recousse.

Mais pour l'effet de cet article, il faut que le navire ait été repris sur les pirates par un François. Si c'étoit par un étranger après les vingt-quatre heures, la reprise seroit toute à son profit, si la loi de son pays n'étoit semblable à la nôtre. Arrêt du Parlement de Bordeaux du 8 Mars 1635, confirmatif d'une Sentence de l'Amirauté de Guienne, en faveur d'un armateur Hollandois qui avoit repris sur les corsaires d'Afrique un navire Breton.

Ce préjugé que rapporte Cleirac, art. 34 de la Jurisdiction de la Marine, pag. 453 & 454, & qui me paroît fort judicieux, s'agissant d'une recousse faite par un Hollandois, attendu qu'en Hollande l'usage est d'abandonner aux armateurs tout ce qu'ils prennent sur les pirates, me feroit penser que les alliés, qui aux termes de notre article, ont droit de réclamer leurs effets repris sur des pirates par des François, ne doivent s'entendre que de ceux qui suivent la même Jurisprudence que nous; autrement il n'y auroit pas de réciprocité : ce qui blesseroit l'égalité de justice que les Etats se doivent les uns aux autres.

Au surplus, si le navire pris par les pirates, sans être recous, est par eux abandonné, ou s'il leur échappe par tempête ou autre cas fortuit, ce sera le cas de l'article précédent ; de maniere que s'il aborde quelque port ou rivage du Souverain, ou d'un allié, il sera rendu au propriétaire ; *& hoc*, ajoute Loccenius, *loc. cit. n. 5*, *commune jus gentium esse*, *fait Cunæus*, *in causâ postliminii*.

Et il ne sera point question alors d'examiner, comme dans l'article précédent, si les pirates ont conduit le navire dans quelqu'un de leurs ports, parce que ce ne seroit nullement un obstacle à la réclamation. La raison en a déjà été rendue; c'est qu'en aucun cas les pirates n'ayant pu acquérir la propriété de la chose par eux prise, ils n'ont pu conséquemment faire perdre le droit du propriétaire.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant Amnistie pour les Forbans.

Du 5 Septembre 1718.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que plusieurs de ses sujets, matelots, soldats & habitans qui ont quitté le Royaume & les colonies soumises à notre obéissance, commettent journellement dans les mers des Indes Occidentales différentes pirateries & voleries, prennent sans distinction les navires de différentes nations, & causent un grand préjudice au commerce de l'Europe, Elle a fait armer le nombre de vaisseaux qu'Elle a cru suffisant pour donner la chasse à ces forbans, pour réprimer leurs pirateries : mais ayant su que plusieurs de ses sujets qui navigent avec ces pirates, ont été engagés par force ; que d'autres qui s'y sont laissés entraîner par une légéreté criminelle, se sont repentis de leur faute, & souhaiteroient pouvoir revenir en leur patrie, s'il leur étoit permis d'y rentrer sans être exposés aux peines portées par les loix. Sa Majesté voulant mettre en usage tous les moyens qui peuvent faire cesser un si grand désordre, & dans le dessein de favoriser le retour de sesdits sujets, que la crainte des peines retient, Elle a cru devoir préférer la clémence à la rigueur & à la sévérité de la justice ; à cet effet, S. M. de l'avis de M. le Duc d'Orléans Régent, a ordonné & ordonne, veut & entend que ceux de ses sujets de la Religion Cathol. Apostolique & Romaine, ou ceux qui ayant été élevés dans les erreurs de la Religion prétendue réformée, auroient dessein de se convertir, qui se trouvent présentement engagés dans le nombre desdits pirates & forbans jouissent de l'abolition, pardon & amnistie des vols & pirateries par eux exercés, pourvu que dans un an, à compter du jour & date de l'enrégistrement de la présente Ordonnance, touchés du sincere repentir, ils rentrent dans le nombre de ses bons & fideles sujets, & viennent de bonne foi s'habituer dans les Colonies de l'Amérique, après avoir fait leur déclaration à ceux qui commandent en son nom dans lesdites Colonies ; veut S. M. qu'ils ne puissent être inquiétés ni recherchés en quelque maniere que ce soit, pour raison desdites pirateries ; impose silence à ses Procureurs-Généraux & autres ses Procureurs, fait défense à tous ses sujets de leur faire aucun reproches à cet égard, sous peine de réparation & de dommages & intérêts. A l'égard de ceux de ses sujets qui se trouvent parmi les forbans, & qui après ladite année expirée, continueront leurs vols & brigandages, ou qui pendant icelle seront pris les armes à la main, S. M. ordonne qu'ils soient punis de mort suivant la rigueur des Ordonnances, & leurs biens confisqués aussi-bien que ceux de leurs fauteurs, complices & adhérans, qui seront condamnés aux galeres à perpétuité. Ordonne S. M. à tous Gouverneurs généraux & particuliers, & autres ses Officiers servant en ses Colonies, & à ses Officiers généraux & Capitaines commandant ses vaisseaux & généralement à tous autres sujets de courre sus, saisir, prendre & arrêter ceux desdits forbans qui n'auront point profité de la présente amnistie : & pour engager & exciter ceux de ses sujets qui voudront armer contre lesdits pirates, S. M. a déclaré & déclare de bonne prise tous les vaisseaux & bâtimens de mer que lesdits sujets pourront prendre sur lesdits forbans, ensemble leurs chargemens à telles sommes qu'ils puissent monter, à l'exception néanmoins des navires & effets repris sur lesdits forbans qui se trouveront en nature lors de ladite prise, & qui seront vérifiés appartenir à ses sujets ou à ses alliés, qui leur seront restitués pourvu qu'ils soient réclamés dans l'an & jour, en payant le tiers de la valeur desdits navires & effets, pour tenir lieu des frais de recousse ; le tout conformément aux art. 4, 5 & 10 du titre des Prises de l'Ordonnance, du mois d'Août 1681, laquelle par rapport auxdites prises sera exécutée selon sa forme & teneur, ainsi que le Réglement de 1669. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Gouverneurs & Lieutenans-Généraux en l'Amérique, Gouverneurs particuliers, Officiers des conseils supérieurs des colonies, & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera régistrée auxdits Conseils supérieurs, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera, à ce que personne n'en ignore. Fait à Paris le cinquieme jour de Septembre 1718. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas* PHELYPEAUX.

ARTICLE XI.

LES *armes*, *poudres*, boulets, & autres munitions de guerre, même les chevaux & équipages qui seront transportés pour le service de nos ennemis, seront confisqués en quelque vaisseau qu'ils soient trouvés, & à quelque personne qu'ils appartiennent, soit de nos sujets ou alliés.

LES *armes*, *poudres*, *&c.* c'est ce qu'on appelle, en temps de guerre, marchandises ou effets de contrebande, qu'il n'est pas permis de porter aux ennemis, & dont la confiscation est inévitable, en quelque vaisseau qu'on les trouve, cette façon de commercer avec les ennemis d'un allié ne pouvant compatir avec la neutralité. Cela avoit déjà été ainsi reglé, tant par l'Ordonnance de 1543, art. 42, que par celle de 1584, art. 69.

Et tel a été de tout temps le droit des gens relatif à la guerre. Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 1*, *cap. 4*, *n. 9*, *fol. 41 & seq.* étend même la prohibition aux vivres & munitions de bouche, de même que l'article 5 du Réglement du Roi de Danemarck, en date du 5 Avril 1710; mais par nos loix & de droit commun, elle n'a lieu en cette partie que par rapport aux places assiégées ou bloquées; & c'est à quoi l'on s'est conformé dans le Traité de Commerce conclu avec le Roi de Danemarck le 23 Août 1742, art. 27. C'est aussi ce qui a été renouvellé par l'article 14 du Réglement du 21 Octobre 1744. *Idem*, M. le Chevalier d'abreu, part. premiere, chap. 10, pag. 136 & suiv. & l'Observateur Hollandois, lettre quarante-sixieme, pag. 21 & suivantes.

Dans la guerre de 1700, le goudron y fut compris, parce que les ennemis le déclarent de contrebande, excepté celui qui étoit trouvé sur les vaisseaux Suédois, parce que c'est une production de leur cru. Lettre de M. de Pontchartrain, du 25 Juillet 1703. Dans le Traité de Commerce conclu avec le Roi de Danemarck le 23 Août 1742, le goudron a aussi été déclaré de contrebande, avec la poix résine, les voiles, chanvres & cordages, les mâts & bois de construction pour les navires. Ainsi en cette partie il n'y auroit point à se plaindre de la conduite des Anglois, sans leur contravention aux Traités particuliers; car de droit ces choses sont de contrebande aujourd'hui & depuis le commencement de ce siecle, ce qui n'étoit pas autrefois néanmoins, comme il résulte des anciens Traités & notamment de celui de Saint-Germain en Laye, du 24 Février 1677, conclu avec l'Angleterre, l'art. 4 portant expressément que toutes ces choses demeureroient libres & permises, de même que tout ce qui pourroit servir à la sustentation de la vie; le tout sauf les places assiégées ou bloquées.

Notre article comprend dans la défense, & soumet tout de même à la confiscation les chevaux & équipages qui seroient transportés pour le service des ennemis, parce que cela a beaucoup d'analogie avec les munitions de guerre. Mais il faut observer qu'il n'y a que ces effets prohibés qui soient sujets à confiscation, sans y comprendre le navire qui doit être relâché aux termes de

de l'art. 4 du Réglement du 23 Juillet 1704, & de l'article 4 aussi dudit Réglement du 21 Octobre 1744, ce qui est encore répété dans l'article 14.

Ces objets exceptés, les sujets des Puissances amies ou neutres peuvent commercer librement avec nos ennemis, leur porter leurs denrées & marchandises, & prendre en échange ou paiement des effets du pays ennemi, pourvu néanmoins que ce soit pour retourner à droiture chez eux, & que du reste ils se conforment aux Réglemens faits à ce sujet.

On a pensé un peu tard en France à se précautionner contre les moyens que trouvoient les ennemis de continuer leur commerce, comme en pleine paix, à la faveur du pavillon & des passe-ports des Puissances neutres dont ils abusoient, soit à leur insu, soit par collusion ou intelligence secrette. Le Royaume en a souvent essuyé de grandes pertes, & ce n'est guerre que depuis qu'on y a reconnu de quelle importance est le commerce dans un Etat, qu'on a songé sérieusement à régler les conditions sous lesquelles les sujets des Princes neutres, pourroient commercer avec nos ennemis, & à les assujettir à des formalités capables de garantir la sincérité de leurs dispositions à observer la neutralité.

Jusqu'à cette Ordonnance on n'avoit point imaginé d'autre moyen que celui de faire délivrer des passe-ports aux ennemis qui voudroient trafiquer dans le Royaume, en payant un écu par tonneau. Cela fut ainsi réglé par une Ordonnance particuliere du 19 Décembre 1673, dont le motif étoit que les ennemis se servant des vaisseaux neutres pour faire le commerce, il étoit naturel que le Roi au moyen de cet écu par tonneau, se procurât les avantages que retiroient les nations neutres en prêtant leurs vaisseaux.

Mais ce n'étoit pas là corriger l'abus de la navigation neutre.

Notre Ordonnance est donc, à vrai dire, la premiere loi qui ait commencé d'y pourvoir, principalement dans les art. 6 & 7 ci-dessus, & dans celui-ci, mais l'expérience ayant fait voir que ces dispositions ne suffisoient pas pour se garantir des suites d'une feinte neutralité, intervint d'abord le Réglement du 17 Février 1694; & cela ne suffisant pas encore; intervint enfin un autre Réglement en date du 23 Juillet 1704, qui depuis à toujours fait loi sur cette matiere, sauf quelques legers changemens qui y ont été faits par le dernier Réglement du 21 Octobre 1744.

La partie qui concerne la preuve de la propriété des vaisseaux que l'on prétend neutres, premier objet essentiel. Car où seroit la neutralité, si les sujets des Princes neutres se servoient de navires que l'on pourroit présumer ne pas leur appartenir, mais aux ennemis? Cette partie, dis-je, à déjà été traitée sur l'art ci-dessus, où tous ces Réglemens ont été rapportés; il ne s'agit plus que des autres dispositions de ces Réglemens.

Celles du premier, qui sont encore subsistantes sans avoir reçu aucune atteinte ou modification, sont le sujet des articles 1, 2, 3 & 5.

Le premier porte » qu'on n'aura aucun égard aux passe-ports des Princes neutres auxquels ceux qui les auront obtenus, se trouveront avoir contre-» venu, & que ces vaisseaux seront considérés comme étant sans aveu » en conséquence déclarés de bonne prise, ajoute l'art. 7 du Réglement du 21 Octobre 1744.

Le Second » qu'un même passe-port ne pourra servir que pour un seul voyage».

Le troisieme » que les passe-ports seront considérés comme nuls, quand il » y aura preuve que le navire pour lequel ils sont expédiés, n'étoit alors dans » aucun des ports du Prince qui l'a expédié. » Ces deux articles sont confirmés par l'article 8 dudit Réglement de 1744.

Et le cinquieme » que les connoissemens trouvés à bord, non signés, seront » nuls & regardés comme des actes informes. La même disposition se trouve dans l'art. 9 du Réglement dudit jour 21 Octobre 1744. Il est à observer que ceci ne déroge point à l'Arrêt du Conseil du 26 Octobre 1692, cité sur l'art. 6 ci-dessus, suivant lequel Arrêt on peut faire preuve de collussion des connoissemens & autres pieces par les dépositions des gens de l'équipage.

Les dispositions du second Réglement, qui est du 23 Juillet 1704, sont en beaucoup plus grand nombre, & expliquent différens cas dans lesquels il est défendu ou permis d'arrêter les vaisseaux neutres.

L'article premier est pour le cas d'un vaisseau sorti d'un port neutre & chargé de marchandises du cru ou fabrique du pays, pour les porter à droiture en quelqu'autre Etat que ce soit, même en ceux avec qui Sa Majesté est en guerre; il n'est pas permis alors aux armateurs François de s'en emparer, si ce n'est que le chargement soit pour le compte des ennemis, ou qu'il y ait dans le navire des marchandises de contrebande.

Il en est de même du cas de l'art. 2, où il s'agit de navires neutres sortis des ports de quelqu'autre Etat que ce soit, même des ennemis, & chargés pour le compte d'autres que des ennemis, quoique ce soient des marchandises prises chez l'ennemi; pourvu que ces navires s'en retournent à droiture dans l'un des ports de la domination de leur Souverain.

Dans le troisieme article, il est question d'un vaisseau neutre parti d'un port neutre pour aller dans un autre port aussi neutre. Il n'est pas permis non plus de l'arrêter, s'il n'est chargé de marchandises du cru ou fabrique du pays ennemi, auquel cas les marchandises seront de bonne prise; mais le navire sera relâché,

De même par l'article 4, d'un navire neutre sorti d'un des ports d'un Etat allié de Sa Majesté ou neutre, sur lequel navire il y a des marchandises de contrebande ou du cru & fabrique du pays de l'ennemi. Les marchandises en ce cas seront aussi de bonne prise, & le vaisseau sera tout de même relâché. Le seul changement que l'art. 4 du Réglement du 21 Octobre 1744 a fait à cet article, est qu'il a ajouté, qu'il en seroit de même quoique le navire, sorti d'un port neutre, allât dans un port ennemi de Sa Majesté.

Dans ces quatre cas néanmoins, s'il se trouvoit dans les navires neutres, des effets appartenans aux ennemis, les vaisseaux & toutes les marchandises seroient de bonne prise. C'est la disposition formelle de l'art. 5, relative à l'art. 7 ci-dessus. Mais il y a été dérogé par l'art. 5 du Réglement de 1744, qui veut qu'il n'y ait que les effets appartenans aux ennemis qui soient de bonne prise, & que les navires soient relâchés. V. *notata* sur ledit article 7.

L'article 6, toujours du Réglement de 1704, en ajoutant à l'art. 2 & l'expliquant de maniere à lever tout doute, porte, que les vaisseaux neutres sortis d'un port ennemi, & qui y auront pris leur chargement en tout ou partie, pour aller dans les Etats d'un autre Prince que le leur, que cet autre Prince soit allié de Sa Majesté, neutre ou ennemi, pourront être arrêtés & amenés dans

le Royaume ; & seront déclarés de bonne prise avec leur chargement encore qu'ils fussent chargés pour le compte des sujets de Sa Majesté ou d'un Etat allié ou neutre.

Cette disposition a été passée sous silence dans le dernier Réglement de 1744, sans doute pour ne pas la faire contraster avec celle des articles 14 & 15 qui font des exceptions en faveur des Danois, des Hollandois, & des Suédois ; mais elle ne doit pas moins être regardée comme toujours subsistante à l'égard des autres Etats neutres, & même des Hollandois depuis la révocation ou suspension du Traité de Commerce du 21 Décembre 1739. Par rapport aux Suédois, l'exception avoit déjà été admise en leur faveur par l'Ordonnance du 4 Avril 1712.

Dans l'article 7, il est question de la nature & qualité des pieces justificatives de la propriété des vaisseaux, à l'effet d'être reconnues neutres ; il en a été fait mention sur l'art. 6 de la présente Ordonnance.

Aux termes de l'article 8 dudit Réglement, on ne doit avoir aucun égard aux passe-ports accordés par les Princes neutres, tant aux propriétaires qu'aux maîtres des vaisseaux, sujets des Etats ennemis de Sa Majeste, s'ils n'ont été naturalisés & n'ont transféré leur domicile dans les Etats des Princes neutres avant la déclaration de guerre ; & dans ce cas là même, ils ne pourront jouir du bénéfice des lettres de naturalité, si depuis qu'ils les auront obtenues, ils sont retournés dans les Etats ennemis de Sa Majesté, pour y continuer leur commerce : de même l'art. 11 du Réglement de 1744.

Par l'art. 9, sont déclarés de bonne prise tous vaisseaux étrangers sur lesquels il y aura une subrecargue, marchand, commis ou officier marinier d'un pays ennemi de Sa Majesté, ou dont l'équipage sera composé de matelots ennemis au-delà du tiers, ou qui n'auront pas à bord le rôle de l'équipage, arrêté par les officiers publics des lieux neutres d'où les vaisseaux seront partis.

Il y a une exception dans l'article suivant, pour le cas où les capitaines justifieront par des actes trouvés à bord, qu'ils ont été obligés de prendre des officiers mariniers ou matelots, dans les ports où ils auront relaché, pour remplacer ceux du pays neutre qui seront morts pendant le cours de leur voyage. Les articles 12 & 13 du Réglement de 1744 sont entiérement conformes à ces deux-ci.

A l'égard des vaisseaux qui seront sortis des ports du Royaume, qui n'auront à bord d'autres denrées & marchandises que celles qu'ils y auront chargées, & qui se trouveront munis de congés de l'Amiral de France ; ils ne pourront être arrêtés par les armateurs François, sous quelque prétexte que ce soit ; c'est-à-dire, que ces vaisseaux soient alliés, neutres ou ennemis. C'est la disposition de l'art. 12 & celle de l'art. 16 dudit Réglement de 1744.

Le treizieme article veut, qu'en cas de contravention de la part des armateurs François, audit Réglement, il soit fait main-levée aux sujets des Princes neutres, des vaisseaux à eux appartenans & des marchandises de leur chargement, s'il n'y en a aucunes qui soit sujettes à confiscation, & que lesdits armateurs soient condamnés en leurs dommages & intérêts. *Idem* l'art. 17 du Réglement de 1744.

L'article quatorzieme & dernier, de même que le dix-huitieme dudit Réglement de 1744, confirme par le surplus le titre des prises de la présente Or-

donnance, le Réglement du 17 Février 1694, & autres intervenus sur le fait des prises, autant qu'il n'y a pas été dérogé par ceux-ci : ce qui laisse l'art. 6 de la présente Ordonnance dans toute sa force.

Rien ne rend un navire plus suspect d'appartenir à l'ennemi ou de receler ses effets, que le jet des papiers à la mer. C'est pour cela que l'Ordonnance de 1543, art. 43, & celle de 1584, art. 70, avoient déclaré de bonne prise le navire dont » le maître ou les compagnons auroient jetté la charte-partie à » la mer, pour en celer la vérité; » & comme dans les mêmes articles, il étoit parlé aussi des autres lettres concernant le chargement du navire » on étendit dans l'usage leur disposition pour la confiscation, au jet de tous papiers aussi bien que de la charte-partie; & en effet il n'y avoit aucune raison de différence, dès qu'on supposoit des papiers utiles.

Cependant il restoit des doutes, lorsqu'il se trouvoit assez de papiers dans le navire pour en faire connoître le propriétaire, & la destination du chargement. C'est ce qui donna lieu à l'Ordonnance du 5 Septembre 1708, qui, levant toutes difficultés à ce sujet, déclara » que tout vaisseau pris duquel on » auroit jetté des papiers à la mer, seroit de bonne prise avec son chargement, » sur la seule preuve des papiers jettés à la mer, & sans qu'il fût besoin d'exa» miner quels étoient ces papiers, par qui ils auroient été jettés, ni s'il en » restoit suffisamment à bord pour justifier que le vaisseau & son chargement » appartînt à des amis ou alliés. »

Cette décision étoit nette & précise, de maniere qu'il n'y avoit pas moyen de l'éluder; mais elle parut trop rigoureuse aux Commissaires du Conseil des prises. Louis XIV, dont l'équité & la justice régloient toujours les sentimens, étant informé des scrupules des Commissaires, écrivit à ce sujet à M. le Comte de Toulouse, la lettre suivante, datée du 2 Février 1710.

» Mon fils, je suis informé de la diversité des avis qui se rencontrent de» vant vous en exécution de l'Ordonnance que j'ai rendue le 5 Septembre 1708 » au sujet des papiers des bâtimens qui sont jettés à la mer. Ce qui cause des » difficultés & de l'embarras dans le jugement des prises, vient de ce que cette » Ordonnance est générale, & porte confiscation de toutes les prises, dont on » aura jetté des papiers de quelque nature qu'ils puissent être; en sorte qu'il » paroît qu'on ne peut se dispenser d'ordonner la confiscation d'une prise dont » il aura été jetté des papiers, même absolument inutiles & indifférens; *ce qui » cependant n'a jamais été mon intention dans cette Ordonnance, ayant toujours » au contraire pensé que la confiscation ne doit être ordonnée que pour les papiers » qui pourroient donner quelque preuve de propriété ou de destination ennemie.* Pour » lever donc ces difficultés, & vous laisser & aux Commissaires du Conseil « des Prises, dans les Jugemens, toute la liberté que j'ai toujours eu intention » de vous donner; je vous écris cette lettre pour vous dire que je me remets » entiérement à vous & à ces Commissaires, d'appliquer la rigueur de cette » Ordonnance, ou de l'interprêter suivant l'exigence des cas & des circons» tances, qui auront obligé de jetter des papiers des prises à la mer. Et la « présente n'étant à autre fin, je prie Dieu qu'il vous ait, mon fils, en sa « sainte & digne garde. »

Je ne sais si l'on s'est rappellé cette lettre de Louis XIV, lorsqu'on a dressé le Réglement du 21 Octobre 1744 dont l'art. 6 est absolument conforme à

l'Ordonnance du 5 Septembre 1708; mais cette même lettre ne m'en paroît pas moins applicable à ce Réglement pour en tempérer la rigueur suivant les circonstances.

Telles sont les loix qui ont réglé en général, la maniere dont on doit en user à l'égard du commerce maritime des sujets des Princes alliés ou neutres.

En différens temps, & par des considérations particulieres, il y a eu des exceptions en faveur de quelques Puissances neutres. Par exemple, dans la guerre terminée par la paix d'Utrecht, en faveur des Suédois & des Danois, avec différence néanmoins, suivant les lettres du feu Roi à M. l'Amiral, en date des 22 Octobre & 17 Décembre 1704, & 28 Janvier 1705; auxquelles étoient conformes les lettres de M. de Pontchartrain aux Amirautés, de mêmes dates, & dans la précédente guerre, en faveur tant des mêmes Suédois & Danois & des Villes Anséatiques, que des Hollandois; sans aucune différence, jusqu'à la révocation ou suspension, par rapport à ces derniers, du traité du commerce conclu avec eux en 1739.

Ces exceptions très-étendues, & par-là d'autant plus avantageuses à ces nations, sont constatées tant par les articles 14 & 15 dudit Réglement du 21 Octobre 1744, que par les lettres du Roi à M. l'Amiral des 7 Décembre audit an 1744 & 25 Janvier 1745; mais par-là même que ce sont des exceptions fondées sur des considérations ou conventions particulieres; elles peuvent cesser, & la regle qu'elles confirment subsistera toujours dans sa généralité.

Un point au reste qui n'a jamais varié, c'est la défense faite par une déclaration de Louis XIII. du 22 Septembre 1638, à tous étrangers aussi bien qu'aux François, d'apporter & vendre dans le Royaume, aucunes marchandises prises sur les François, à peine de confiscation, tant des marchandises que des navires; & cela pour ôter aux ennemis le moyen de tirer un aussi bon parti de leurs prises qu'ils le pourroient, si l'entrée des marchandises qui en proviennent, & le débit dans le Royaume étoient libres. Voyez tom. 1, liv. 1, tit. 5, article 5.

ARTICLE XII.

TOUT *vaisseau* qui refusera d'amener ses voiles, après *la semonce* qui lui en aura été faite par nos vaisseaux, ou ceux de nos sujets armés en guerre, pourra y être contraint par artillerie ou autrement; & en cas de résistance & de combat, il sera de bonne prise.

CECI n'est que le renouvellement & la confirmation de l'art. 65 de l'Ordonnance de 1584; auquel est conforme l'art. 13 de l'Ordonnance d'Espagne de 1718, concernant les courses en mer. Voyez le traité de M. le Chevalier d'Abreu, premiere partie, chap. 7, pag. 99 & suivantes.

Le Commentateur a traité cet article comme s'il y étoit question du salut que les vaisseaux marchands & les corsaires François doivent aux vaisseaux du Roi; en un mot du salut d'honneur qu'un vaisseau est en droit d'exiger d'un autre. Cependant il ne s'agit nullement de cela ici; mais seulement de la

faculté accordée en temps de guerre à tout capitaine de vaiſſeau du Roi ou de vaiſſeau armé en courſe, d'obliger les navires qu'il rencontre, d'amener leurs voiles & d'exhiber leurs papiers, afin de reconnoître s'ils ſont amis, neutres ou ennemis.

C'eſt ce qu'explique fort bien ledit article 65 de l'Ordonnance de 1584, en permettant en conſéquence, à tout navire armé en guerre » découvrant à vue » ou plus près d'autres navires, amis, alliés ou autres, de courir ſur eux, & » les ſemondre d'amener leurs voiles, & en cas de refus de les y contraindre » par artillerie, &c.

Tout vaiſſeau. Même François, dit Cleirac, art. 23 de la Juriſdiction de la marine, pag. 441; & cela eſt vrai par argument de l'article ſuivant, qui ne fait défenſe d'arrêter les vaiſſeaux François & autres, qu'autant qu'ils auront amené leurs voiles, &c.

La ſemonce. Se fait ou à la voix ou par un coup de canon tiré à poudre. Dès que la ſemonce eſt faite, il faut que le capitaine du navire qu'elle regarde, amene ſes voiles & qu'il ſe laiſſe approcher, qu'il ſoit ami, allié, neutre, ou François; ſans quoi il peut y être contraint par le droit de la guerre, ſans aucun dédommagement pour raiſon des avaries qui lui arriveront par ſon refus, ſi après avoir été enfin reconnu, il eſt dans le cas d'être relâché pour continuer ſa route ou ſa croiſiere.

Rien ne peut le diſpenſer de l'obligation de ſe laiſſer reconnoître, & il s'excuſeroit vainement ſur la nature de la conſtruction de ſon navire, de même que ſur la qualité de ſon pavillon; ſoit parce que ces ſignes ſont trompeurs & n'empêchent nullement que le navire ne puiſſe être ennemi, ſoit parce qu'il eſt intéreſſant de vérifier ſi dans les vaiſſeaux amis ou neutres, il n'y a point de marchandiſes de contrebande ou d'autres effets appartenans à l'ennemi.

Delà il s'enſuit que dans tous les cas il doit ſouffrir la viſite de ſon navire & de ſes papiers; vérification qui ſe fait, tant ſur l'exhibition de ces mêmes papiers qu'il apporte ou qu'il envoie à bord du vaiſſeau de guerre, que par l'officier & les gens de l'équipage, que le capitaine du vaiſſeau de guerre envoie à bord du navire; après quoi, s'il ne reſte aucun juſte ſoupçon au ſujet de ce navire, il doit être relâché; & tout cela doit ſe faire d'une maniere *civile & modeſte*, dit l'art. 6 du Réglement du Roi de Danemark en date du 5 Avril 1710. Voyez le Traité des Priſes de M. le Chevalier d'Abreu, part. 2, ch. 10, pag. 92 & 93.

Et ſi le capitaine de ce navire, par opiniâtreté, engage le combat plutôt que d'amener ſes voiles, & qu'il ſoit pris, il ſera alors de bonne priſe aux termes de notre article; ſans préjudice de la punition que devra ſubir le capitaine François, ſur-tout ſi c'eſt un vaiſſeau du Roi qu'il à oſé réſiſter.

Au reſte, quoique notre article ne parle que d'un vaiſſeau armé en guerre, il en faut dire autant d'un vaiſſeau armé tout à la fois en guerre & marchandiſe, puiſqu'il eſt muni d'une commiſſion qui l'autoriſe à attaquer les ennemis; mais il en eſt autrement d'un navire équipé ſimplement en marchandiſes, attendu qu'il n'a pas droit de courre ſur les vaiſſeaux ennemis & de s'en emparer: il n'a que la voie de ſe défendre, & quoique la priſe qu'il fera en ſe défendant ſoit bonne, il n'a cependant rien à y prétendre à défaut de commiſſion en guerre, comme il a été obſervé ſur l'art. premier. Or s'il n'eſt pas autoriſé à

courre sur les ennemis, il n'a pas conséquemment la faculté de semoncer les navires qu'il rencontre, pour reconnoître s'ils sont amis ou ennemis, neutres ou alliés. Ce seroit s'exposer à se faire traiter comme un pirate s'il étoit pris ou convaincu du fait. Aussi les capitaines des navires marchands, qui savent leur métier, ne s'exposent-ils pas à pareille aventure; & s'il y a des exemples qu'ils aient pris des navires, ce n'a jamais été qu'en se défendant.

Observer que le coup de semonce ou d'assurance ne peut être tiré que sous pavillon du Roi, sans s'exposer aux peines portées par les Réglemens cités sur l'art. 5 ci-dessus. Cependant à l'imitation des Anglois, l'usage contraire s'est introduit dans les deux dernieres guerres, & en conséquence on prétend aujourd'hui que c'est un moyen licite de surprendre les vaisseaux en mer, pouvu que l'on ne combatte pas sous un autre pavillon que celui de la nation. Si l'usage, & sur-tout un usage qui intéresse l'honneur & la probité, pouvoit l'emporter sur la loi, je n'aurois rien à dire : mais ici je ne vois qu'un trait de lâcheté & de perfidie, que l'exemple des ennemis ne sauroit justifier.

ARTICLE XIII.

DEfendons à tous capitaines de vaisseaux armés en guerre, d'arrêter ceux de nos sujets, amis ou alliés, qui n'auront amené leurs voiles, & représenté leur charte-partie ou police de chargement, & d'y prendre ou souffrir être pris aucune chose, à peine de la vie.

LA même décision avoit aussi déjà été portée par l'Ordonnance de 1584, art. 64, & par la Déclaration du premier Février 1650, art. 2.

Il ne suffit donc pas que le capitaine du navire semoncé amene ses voiles, il faut encore qu'il représente *sa charte-partie ou police de chargement*; à quoi il convient d'ajouter le contrat de propriété du navire, s'il est de fabrique ennemie, les expéditions qu'il a dû prendre dans le lieu de son départ; en un mot toutes les pieces justificatives que les effets de la cargaison appartiennent à des amis ou à des sujets de puissances neutres : sans quoi il peut être arrêté légitimement, & amené dans un port du Royaume.

Mais aussi, ayant satisfait à tout, il doit être relâché sans offense; & si le capitaine du vaisseau dont il est obligé de souffrir la visite, y prend ou souffre que ses gens y prennent la moindre chose, il sera puni de mort avec les autres coupables.

Cette punition à la vérité peut paroître rigoureuse en certains cas; mais le penchant naturel des corsaires pour le pillage, a fait penser qu'il étoit nécessaire de le réprimer dans ces occasions par la sévérité des peines. Après tout, c'est faire alors le métier de pirates & d'écumeurs de mer : & c'est pour cela que l'article 64 déjà cité de l'Ordonnance de 1584 avoit ordonné le supplice de la roue.

L'article 2 de la déclaration du premier Février 1650, en défendant tout de même *de prendre aucune chose* dans le navire qui a amené ses voiles, ajoute

sous quelque prétexte que ce soit; ce qu'il faut entendre même des vivres ou rafraîchissement dont on auroit besoin, quoi qu'on offrît d'en payer la valeur, si ce n'étoit du consentement libre du maître du navire & du plus grand nombre de son équipage.

ARTICLE XIV.

AUcuns vaisseaux pris par capitaines ayant commission étrangere, ne pourront demeurer plus de vingt-quatre heures dans nos ports & havres, s'ils n'y sont retenus par la tempête, ou si la prise n'a été faite sur nos ennemis.

QUoiqu'en dise le Commentateur, la premiere de nos loix qui ait prévu ce cas-ci, c'est la Déclaration du Roi du premier Février 1650, qui article 5, » défend à tous Gouverneurs & Commandans de souffrir dans leurs ports » & rades, plus de vingt-quatre heures, aucuns capitaines de vaisseaux ayant » commission étrangere & ayant fait quelque prise, si ce n'est qu'ils y aient » relâché, & soient contraints d'y demeurer par mauvais temps, en quelque » sorte & maniere que ce soit. » Le même article défend pareillement » aux » sujets du Roi d'en acheter, à peine de désobéissance, de tous dommages & » intérêts, de confiscation desdites marchandises, de 1000 liv. d'amende & » de punition exemplaire.

Notre article ne rappelle pas toutes ces dispositions, mais il faut les y suppléer, & parce qu'elles sont justes, & parce que c'est une conséquence naturelle de l'article suivant.

Il est du droit naturel & des gens de donner asyle dans un port à tout vaisseau que la tempête & le mauvais temps oblige de s'y jetter ; & il ne faut point examiner alors s'il est ami ou ennemi.

Mais le droit de la guerre permet de saisir & confisquer l'ennemi dans cet asyle, où il s'est refugié pour éviter le naufrage. A cela il n'y a rien à dire, & les raisons ne manquent pas pour justifier la saisie en pareille occurence; n'y eût-il même que la crainte que l'ennemi ne prétextât le danger du naufrage pour avoir occasion de reconnoître le port, & voir ce qui s'y passe, c'en seroit assez. De sorte que la loi contraire portée depuis quelques années par le Roi de Danemarck, dans sa déclaration de guerre contre le Roi d'Espagne, à la supposer exempte de politique ou d'ostentation, est plus louable qu'imitable.

L'asyle plein n'est donc dû qu'à ceux avec qui l'on n'est pas en guerre. Aux ennemis on ne doit que leur sauver la vie; aux autres on doit de plus l'hospitalité & le bon traitement, avec la liberté de se retirer quand ils jugeront à propos.

Cependant, comme la neutralité avec deux Puissances en guerre ne permet pas de favoriser l'une au préjudice de l'autre; pour concilier cet objet avec le droit d'asyle, les nations sont convenues tacitement, & l'usage en a fait le droit commun, que l'asyle seroit donné aux vaisseaux de guerre étrangers avec leurs prises; savoir, étant entrés dans un port par tempête, tant que le mauvais

vais temps ne permettroit pas de remettre en mer, & pour vingt-quatre heures seulement, s'ils l'avoient abordé pour toute autre cause.

Ainsi, hors le cas de la tempête, les vaisseaux étant en état de faire voile; il y a obligation de les faire retirer & de remettre en mer après les vingt-quatre heures, quelque danger qu'il y ait pour eux d'être repris par leurs ennemis, autrement ce seroit violer la loi de la neutralité : c'est la raison décisive, & non pas celle que le Commentateur a imaginée, qui n'a du tout point entendu cet article.

Mais il faut prendre garde que cela ne regarde que les vaisseaux pris introduits dans un port neutre, & nullement les vaisseaux amis ou neutres qui s'y sont refugiés sans prises, pour échapper aux poursuites des ennemis, ou pour quelqu'autre cause. Alors ils peuvent rester dans le port tant que l'on voudra les y souffrir, & ce n'est pas le cas de les renvoyer après les 24 heures.

D'un autre côté l'obligation de renvoyer le vaisseau avec sa prise après les vingt-quatre heures, n'est que pour le cas de l'alliance ou de la neutralité avec l'Etat sur les sujets duquel la prise à été faite. Si c'étoit un vaisseau pris par un confédéré sur l'ennemi commun, ce seroit aurre chose; & c'est ce que décide formellement notre article. Par identité de raison, il en seroit de même quand il n'y auroit pas d'alliance avec le Prince dont le sujet auroit fait la prise, dès qu'il s'agiroit d'une prise ennemie; & c'est ce que décide évidemment, selon moi, l'article 15 de l'Ordonnance d'Espagne du 17 Novembre 1718, concernant la course : du moins, je me trouve en ceci d'accord avec M. le Chevalier d'Abreu, dans son traité sur cette matiere, comme on peut le voir dans le Journal étranger du mois d'Avril 1756, pag. 7.

ARTICLE XV.

SI dans les prises amenées dans nos ports par les navires de guerre armés sous commission étrangere, il se trouve des marchandises qui soient à nos sujets ou alliés, celles de nos sujets leur seront rendues, & les autres ne pourront êrre mises en magasin, ni achetées par aucune personne, sous quelque prétexte que ce puisse être.

ON trouve une pareille décision absolument dans l'art. 16 de ladite Ordonnance d'Espagne de 1718.

Si par tempête ou par quelqu'autre cas forcé, une prise est introduite dans un port du Royaume par un vaisseau armé sous commission étrangere, & qu'il s'y trouve des marchandises appartenantes aux sujets du Roi, elles leur seront rendues aux termes de notre article, *s'ils les réclament, & qu'il soit vérifié qu'elles leur appartiennent*, ajoute l'art. 5 déjà cité de la Déclaration du premier Février 1650.

On ne voit point d'autre motif de cette décision qu'une raison de convenance qui a fait regarder cette restitution d'effets comme une juste récompense du service rendu au preneur, en lui donnant un asyle. Car, enfin, si c'étoit une prise faite par un allié ou confédéré sur l'ennemi commun, même

par un étranger sur son ennemi particulier, & qu'elle fût amenée volontairement dans un de nos ports, ce ne seroit pas plus le cas de rendre aux sujets du Roi les effets qui se trouveroient leur appartenir, que si le preneur eût conduit sa prise dans l'un des ports de son Souverain.

Pour se convaincre de la vérité de cette proposition, il n'y a qu'à se rappeller la seconde partie de l'article 7 ci-dessus, qui déclare de bonne prise, & sujettes à confiscation, toutes les marchandises trouvées dans un navire ennemi, à qui que ce soit qu'elles appartiennent, aux sujets du Roi, aux alliés comme à tous autres. Or si les sujets du Roi ne sont pas recevables à réclamer les effets qui leur appartiennent dans un navire ennemi pris même par un François, comment le seroient ils, la prise étant faite par un étranger, allié ou neutre, sur son ennemi? Si donc les effets des sujets du Roi doivent leur être rendus, lorsque la prise est forcée de gagner un port du Royaume, soit pour éviter la reprise, soit par tempête ou autrement, il est évident que ce ne peut être qu'à titre de récompense ou de rétribution pour l'asyle donné, puisque hors ce cas il peut y avoir lieu à la réclamation.

Ceci conduit à penser, contre le sentiment du Commentateur & celui de M. le Chevalier d'Abreu, seconde part. chap. 2, §. 15, pag. 24, que, dans l'espece de notre article, il n'y a effectivement que les sujets du Roi qui puissent réclamer leurs marchandises, en vertu du droit d'asyle, & que les alliés ne sont pas recevables à révendiquer les leurs, comme n'ayant pas cette raison à alléguer.

Il est vrai que l'article est conçu de maniere à laisser du doute sur ce point, & qu'après ces mots, *il se trouve des marchandises qui soient à nos sujets ou alliés*, l'exactitude du discours & du raisonnement exigeoit qu'au lieu d'ajouter simplement, *celles de nos sujets leur seront rendues*, on dit. *celle de nos sujets & alliés*, pour ne pas rendre inutile & sans effet, ce mot *alliés*, employé immédiatement auparavant. Mais cette irrégularité dans le discours ne peut pas faire supposer dans notre article une décision qui ne doit pas y être, & qui effectivement, n'y est pas, puisqu'il ne déclare formellement sujets à restitution que les effets appartenans aux sujets du Roi, sans en dire autant des alliés; & tout ce qui résulte de la construction de l'article, c'est que le mot *alliés* y est de trop, demeurant absolument sans emploi. Aussi ne le trouve-t-on point dans ledit article 5 de la Déclaration du premier Février 1650, auquel celui-ci doit naturellement être rapporté.

Et qu'on ne dise pas que dans l'espece de l'article 10 ci-dessus, la décision est la même pour les vaisseaux & effets des alliés, que pour ceux des sujets du Roi. Il n'y a pas en effet d'argument de parité à en tirer, attendu qu'il s'agit là d'une reprise faite sur les pirates, qui suivant le droit commun, n'ayant pu, par la prise qu'ils avoient faite, acquérir la propriété du navire & de sa cargaison, n'ont pu par conséquent faire perdre la propriété de ces choses à ceux à qui elles appartenoient. Or ceux-ci ayant toujours conservé leur droit de propriété, ils sont fondés à réclamer leurs effets, sans distinguer s'ils sont François, alliés ou neutres, comme il a été observé sur ledit article 10, en payant simplement le droit de recousse; & il ne peut y avoir d'exception qu'à l'égard des ennemis, à qui toute réclamation est absolument interdite, la reprise devant nécessairement avoir l'effet d'une prise ordinaire par rapport à eux.

Au lieu que dans le cas du présent article, s'agissant d'une prise faite par un tiers sur son ennemi, & ce tiers ayant, par le droit de la guerre, acquis la propriété de la chose, il est naturel qu'il la conserve exempte de toute réclamation; & s'il est obligé de rendre aux François les effets qui leur appartenoient au temps de la prise, c'est par une disposition particuliere, & par un privilege résultant du droit d'asyle. Or, encore une fois, cette raison étant étrangere aux alliés, le privilege ne peut pas s'étendre jusqu'à eux, & ils ne sont pas en termes d'être admis à réclamer : c'est aussi l'avis de Loccenius, *de jure maritimo*, *lib.* 2, *cap.* 4, *n.* 6 & *seq.*

Au reste, notre article, combiné avec celui qui le précede, ne concerne absolument que le cas d'un vaisseau étranger, qui, ayant fait des prises sur d'autres que nos ennemis, est obligé de se refugier dans un de nos ports par tempête ou autrement; & c'est pour ce cas uniquement aussi, qu'obligé de rendre aux sujets du Roi les effets qu'ils prouvent leur appartenir, il ne peut rester dans le port plus de vingt-quatre heures, si le danger de la tempête ne dure encore, sans qu'il lui soit permis, au reste, de mettre les autres marchandises en magasin, ni aux sujets du Roi d'en acheter sous quelque prétexte que ce soit, relativement audit art. 5 de la Déclaration du premier Février 1650 : tout cela fondé sur les loix de la neutralité.

Cependant, par rapport à la défense de mettre les marchandises en magasin, il faut l'entendre avec cette exception, si le mauvais état de la prise ne rend nécessaire la décharge de sa cargaison, auquel cas nul doute que les effets qui la composent ne puissent être mis en magasin. Mais ce sera à la charge de les reprendre, à moins que la prise ne soit hors d'état d'être radoubée pour remettre en mer, & que le vaisseau armé en guerre ne puisse s'en charger sans être trop embarrassé; ce qu'il sera nécessaire de constater par des procès-verbaux en bonne forme.

Tel est le sens propre & véritable de notre article. S'il s'agit d'un vaisseau entré avec sa prise dans un de nos ports, volontairement, sans y être contraint, ou uniquement pour y prendre quelques rafraîchissemens, il sera bien dans le cas de la défense de mettre aucunes marchandises en magasin, ou d'en vendre; mais il ne sera point obligé alors de rendre aux François les effets qui leur appartiennent, parce que, comme il a été dit ci-dessus, il n'y a plus la raison du droit d'asyle.

D'un autre côté, s'il est question d'une prise faite sur l'ennemi commun, non-seulement il n'y aura point non plus de restitution à faire aux François de leurs marchandises, comme on l'a montré pareillement, contre l'avis de M. le Chevalier d'Abreu, sur quoi voir le journal étranger du mois d'Avril 1756, pag. 8 & 9), mais encore tous les effets de la prise pourront être mis librement en magasin, même vendus & achetés sans danger, que l'entrée dans le port ait été volontaire ou forcée. La raison est que notre article n'est que pour le cas de la neutralité, & que toute idée de neutralité disparoît dès qu'il s'agit d'une prise faite sur nos ennemis. Et cette interprétation, qui me paroît si naturelle, dérive même de la fin de l'article précédent; car s'il est vrai, comme on n'en peut douter, que l'armateur étranger, qui, ayant fait une prise sur l'ennemi commun, entre dans un de nos ports, par quelque motif que ce soit, a droit d'y rester, sans pouvoir être forcé d'en sortir après les 24

heures, ou après que la tempête eſt paſſée ; il eſt évident que la défenſe portée par cet article, de décharger & de vendre les marchandiſes de ſa priſe, ne le regarde pas.

Il en ſeroit autrement, à la vérité, d'un armateur François qui entreroit avec ſa priſe dans un port de nos alliés ; parce que nos loix l'obligent de conduire ou envoyer ſa priſe dans le lieu où il a armé, ou du moins dans un port du Royaume, pour la conſervation des droits du Roi, l'avantage des armateurs, & le bien du commerce de la Nation. Mais notre police particuliere n'influe nullement ſur la conduite que l'étranger peut tenir dans nos ports en cette partie, ni ſur la maniere dont nous devons en uſer à ſon égard dans le cas dont il s'agit.

Au ſurplus, dans la guerre terminée par la paix d'Utrecht, en vertu d'une convention entre Louis XIV & le Roi d'Eſpagne ſon petit-fils, il étoit permis aux François de mener & vendre leurs priſes dans tel port d'Eſpagne que bon leur ſembloit ; & réciproquement aux Eſpagnols d'amener & vendre leurs priſes dans les ports de France : c'eſt ce qui réſulte d'un décret du Roi d'Eſpagne du 13 Avril 1704. Mais ce n'étoit là qu'un arrangement particulier, d'autant moins propoſable pour regle générale, que les deux Rois avoient réciproquement renoncé à percevoir aucuns droits ſur les marchandiſes de ces priſes amenées dans leurs Etats ; renonciation, toutefois, qui ne dura que quelques années, à cauſe de l'abus qu'on en faiſoit, comme le prouve un autre décret du premier Décembre 1709.

Il paroît néanmoins par une lettre de feu M. le Comte de Toulouſe, du 18 Avril 1712, que les François continuerent de vendre leurs priſes en Eſpagne, dont le dixieme revenant à M. l'Amiral, étoit payé entre les mains des Conſuls ; & comme ceux-ci n'en avoient pas rendu bon compte à M. l'Amiral, c'eſt ce qui l'engagea de donner ſes ordres à ſes Receveurs de ne plus délivrer de commiſſions en guerre, ou en guerre & marchandiſe, ſans une ſoumiſſion de la part de ceux à qui elles ſeroient délivrées de payer dans le lieu de l'armement le dixieme de toutes les priſes qu'ils feroient, quoique conduites & vendues en pays étranger.

ARTICLE XVI.

AUſſi-tôt que les capitaines des vaiſſeaux armés en guerre ſe ſeront rendus maîtres de quelques navires, ils ſe ſaiſiront des congés, paſſe-ports, lettres de mer, charte-parties, connoiſſemens, & de tous autres papiers concernant la charge & deſtination du vaiſſeau ; enſemble les clefs des coffres, armoires & chambres, & feront fermer les écoutilles, & autres lieux où il y aura des marchandiſes.

IL n'y a rien de nouveau dans cet article ; le fonds s'en trouve du moins dans l'Ordonnance de 1543, art. 43, & dans celle de 1584, art. 70 ; mais il eſt beaucoup plus développé & mieux conçu. Depuis il n'y a point eu de changement à cet égard non plus qu'aux articles ſuivans, qui reglent la con-

duite que doivent tenir les armateurs en courfe dans les prifes qu'ils font. Il à feulement été ajouté par l'article 16 du Réglement du 25 Novembre 1693, que l'officier qui feroit envoyé à bord de la prife avec l'écrivain, feroit tenu de faire un inventaire des papiers en préfence des officiers du vaiffeau pris, qui feroient interpellés de figner; àprès quoi les papiers feroient mis dans un fac cacheté pour être mis au même état aux officiers de l'Amirauté, ce qui n'a jamais été rigoureufement pratiqué.

ARTICLE XVII.

ENjoignons aux capitaines qui auront fait quelque prife, de l'amener ou envoyer *avec les prifonniers* au port où ils auront armé, à peine de perte de leur droit & d'amende arbitraire; fi ce n'eft qu'ils fuffent forcés par la tempête ou par les ennemis, de relâcher *en quelqu'autre port;* auquel cas ils feront tenus d'en donner inceffamment avis *aux intéreffés à l'armement.*

LE fonds de cet article fe trouve tout de même dans les anciennes Ordonnances de 1543, art. 28, & de 1584, art. 43, & dans l'Arrêt du Confeil du 31 Juillet 1666, à la peine de la perte du droit dans la prife & d'amende arbitraire, le tout au profit de l'Amiral; elles ajoutoient même la punition corporelle.

Le motif de cette rigueur étoit autant l'intérêt de l'Amiral pour fon dixieme, que celui des armateurs; c'eft qu'alors les droits de l'Amiral n'étoient pas reconnus fur toutes les côtes du Royaume. Outre la Bretagne entiere dont le Gouverneur s'attribuoit l'Amirauté avec tous les droits en dépendans, il y avoit encore des Seigneurs particuliers qui avoient ufurpé les droits d'Amirauté dans leurs terres.

Il eft vrai que pour remédier à cet inconvénient & fauver le dixieme de l'Amiral dans le cas où la prife feroit conduite dans un port non foumis à fon autorité, ces mêmes Ordonnances, articles 29 & 44, avoient réglé que fon dixieme lui feroit payé tout comme fi l'armateur fût retourné avec fa prife au port où il avoit armé; mais outre que ce paiement n'étoit pas toujours exempt de conteftation, c'eft que la prife alors n'en demeuroit pas moins fouftraite à l'autorité de l'Amiral au droit qu'il avoit de la juger.

Aujourd'hui qu'il n'y a plus de diftinction à faire par rapport à M. l'Amiral, dont l'autorité & la Jurifdiction s'étendent fur tous les ports & fur toutes les côtes du Royaume, il eft évident que l'obligation impofée de nouveau, tant par les art. 2, 8 & 11 de la Déclaration du premier Février 1650, que par le préfent article, aux capitaines des vaiffeaux armés en courfe, d'amener ou envoyer leurs prifes avec les prifonniers, au port où ils auront armé, n'a plus d'autre motif que l'intérêt des armateurs & de leurs affociés.

Avec les prifonniers. Ce qui s'étend naturellement fans en relâcher aucun; pour épargner la dépenfe de leur nourriture ou pour quelqu'autre caufe que ce foit; parce que plus on fait de prifonniers, plus on affoiblit l'ennemi; &

d'ailleurs c'eſt un moyen de racheter par voie d'échange nos gens priſonniers chez les ennemis.

Auſſi de tout temps a-t-il été enjoint aux corſaires d'amener tous les priſonniers avec la priſe : Ordonnance de 1400, art. 4; de 1543, art. 20; de 1584, art. 33; & s'il y eſt dit ſimplement, de même que dans l'art. 9 de la Déclaration du premier Février 1650, qu'il ſuffira d'amener à terre deux ou trois des plus apparens, ce n'eſt que pour fixer le nombre de ceux qui doivent être interrogés par le Juge ſur le fait de la priſe.

Cependant, lorſqu'entre deux Etats en guerre, il eſt convenu qu'on relâchera de part & d'autre les priſonniers qui ſeront faits ſur mer, il eſt permis alors de ne ſe charger que des priſonniers néceſſaires pour reconnoître le fait de la priſe, & de renvoyer les autres par toutes les occaſions qui ſe préſentent, ſoit par des vaiſſeaux neutres ou par terre; mais quand entre les deux Etats en guerre il n'y a d'échange que d'homme à homme, il y a obligation alors de retenir tous les priſonniers; ou ſi cela ne ſe peut à défaut de vivres ou pour autre juſte cauſe, il faut, ou en relâchant les priſonniers, les faire ſoumettre de faire faire leur remplacement par les Commiſſaires de Marine de leur nation, ou les amener en quelque port ami, pour les remettre au Conſul François, qui ſe chargera de les faire paſſer en France : Ordonnances des 7 Novembre 1703, & 11 Mars 1705.

En quelqu'autre port, ſoit du Royaume, ſoit d'un Prince allié & confédéré, ſoit d'une Puiſſance neutre ſimplement; car, quoique dans ce dernier port, le corſaire n'y puiſſe reſter que vingt-quatre heures, ou qu'autant que la tempête durera, parce qu'en cette partie notre article 14 ci-deſſus eſt du droit commun des nations, il n'eſt pas moins de ſon devoir d'en donner avis, s'il le peut, *aux intéreſſés à l'armement*, pour les inſtruire de ſes diſpoſitions & les mettre en état de ſe faire aſſurer.

Mais c'eſt ſur-tout en cas de relâche dans un autre port du Royaume, ou dans celui d'un allié, que le capitaine du corſaire eſt obligé d'en donner avis; & il ſatisfait en cela à ſon obligation, en informant de ſa poſition, l'armateur du vaiſſeau avec lequel il lui ſuffit de correſpondre, en quelque nombre que ſoient les autres intéreſſés ou aſſociés à l'armement; ſauf à l'armateur à prendre de ſon côté l'avis de ſes co-intéreſſés, préſens ou à portée d'être conſultés.

Tout cela a pour objet de donner aux intéreſſés le moyen de prendre la réſolution qui leur paroîtra la plus convenable, ſoit pour envoyer ſur le lieu quelqu'un d'entr'eux, ou autres chargés de leurs pouvoirs, ſoit pour donner ordre au capitaine d'amener la priſe ou de la décharger en obſervant les formalités requiſes.

Si c'eſt dans un port du Royaume que la priſe a relâché, nul doute que les intéreſſés à l'armement n'aient la faculté d'y faire décharger le navire nonobſtant la diſpoſition de la premiere partie de cet article; & tel a été l'uſage conſtamment pratiqué durant les deux dernieres guerres, fondé ſur le danger qu'il y auroit que la priſe, remettant en mer pour gagner le port où l'armement a été fait, ne tombât entre les mains des ennemis.

Mais ſous prétexte de ce danger, pour la conſervation des droits de M l'Amiral, ou pour toute autre cauſe, il n'eſt pas permis aux Officiers de l'Amirauté du port ou la priſe a relâché, de l'y retenir. Après que le capitaine leur aura

fait sa déclaration, ils doivent lui laisser la liberté de conduire la prise où bon lui semblera, en observant néanmoins, afin d'empêcher le divertissement des effets, tant que la prise sera en rade, d'y établir un gardien sûr, dont les vacations seront payées par les armateurs; & ensuite d'envoyer au Secrétaire général de la Marine, une copie de la déclaration du capitaine ou du chef de la prise. Lettre de M. le Comte de Toulouse, Amiral, dont copie sans date est au dépôt du greffe de ce Siege; autre lettre absolument conforme de M. le Duc de Penthievre, du 3 Avril 1745 : elle sera rapportée ci-après sur l'art. 32.

Si c'est dans un port d'un allié, quoique la raison du danger soit la même, & peut-être plus pressante encore, suivant la situation du port & les circonstances, je croirois à cause de l'uniformité de nos loix sur ce point, qu'il y auroit nécessité de faire revenir la prise au lieu de l'armement, ou du moins dans le premier port du Royaume; & qu'amoins d'une dispense ou permission particuliere du Roi, la prise ne pourroit être déchargée & vendue dans le port où elle a été obligée de relâcher.

Mais s'il n'étoit question que de mettre les marchandises en sûreté tant que le péril dureroit, rien n'empêcheroit l'armateur de le faire, moyennant toutefois que la décharge se fit par des procès-verbaux en bonne forme, avec une désignation suffisante de la qualité & quantité des effets; & à condition encore de recharger la prise & de la ramener dans un port du Royaume, si l'on ne pouvoit obtenir la permission du Roi de la vendre dans celui du relâche: permission en tout cas dont l'on ne pourroit user qu'en observant les formalités prescrites par notre Ordonnance pardevant le Consul François du lieu, qui seroit alors chargé de faire la procédure requise, sur laquelle procédure il s'agiroit ensuite de faire juger la prise dans le Royaume à la maniere accoutumée.

Et ce qui me confirme dans cette idée, que sans la permission du Roi, la prise forcée de relâcher dans un port allié, ne peut pas plus y être déchargée & vendue que dans un port neutre, c'est qu'un vaisseau armé en course faisant une prise vers le Tropique, mais en-deçà, il y a obligation tout de même d'amener ou envoyer la prise dans un port du Royaume, & qu'il n'est pas permis de la conduire à nos Isles de l'Amérique, si elle n'a été faite au-delà du Tropique.

C'est ce qui fut décidé pour la premiere fois par Arrêt du Conseil du 12 Novembre 1688, à l'occasion de la guerre avec les Hollandois; & cela fut ainsi réglé pour les prises qui seroient faites tant sur les Hollandois que sur les forbans & interlopes.

A l'égard de celles qui seroient faites sur les Tropiques, & au-delà, en même-temps qu'il fût permis aux corsaires de les conduire à l'Amérique, il leur fut enjoint de les mener ou envoyer à la Martinique, pour y être la procédure faite par l'Intendant de ladite isle; & la prise jugée par lui avec les trois plus anciens Conseillers au Conseil Souverain; & le Juge de la même isle, le tout conformément aux Ordonnances de la marine, & Réglemens faits à ce sujet. Au surplus, défenses furent faites par le même Arrêt du Conseil du 12 Novembre 1688, de mener les prises dans aucune autre isle de l'Amérique.

C'est qu'alors notre établissement à Saint-Domingue étoit peu de chose,

ce n'étoit pas assez affermi ; c'est pourquoi il n'y avoit pas d'autre Intendant que celui de la Martinique. Depuis, les choses ont tellement changé de face, qu'il y a eu nécessité d'établir un Intendant à Saint-Domingue, dont le district est tout autrement considérable que celui de la Martinique ; & depuis ce temps-là aussi, il a été permis aux armateurs corsaires de conduire ou envoyer les prises qu'ils feroient au-delà du Tropique, ou à la Martinique, ou à Saint-Domingue, suivant l'occurence.

Quant au droit de juger ces prises, l'Ordonnance de 1689, livre 22, titre premier, article 9, en confirmant l'attribution à l'Intendant, avoit ajouté pour condition, que si la prise étoit jugée bonne, la procédure en seroit envoyée au Ministre de la Marine pour être examinée de nouveau, & jugée par les Commissaires nommés par Sa Majesté. Mais cela fut changé par le Réglement du 9 Mars 1695, art. 13, aux termes duquel l'Intendant ne pouvoit plus juger les prises, mais seulement faire la procédure & donner son avis, qui toutefois étoit exécutoire par provision, moyennant caution reçue par l'Intendant, en attendant le Jugement de M. l'Amiral & des Commissaires. Enfin cette attribution a cessé par l'établissement des Sieges d'Amirauté aux Isles de l'Amérique, ayant été décidé depuis, que l'instruction des prises qui y seroient amenées, seroit faite par les officiers de ces Amirautés, de la même maniere que dans celles du Royaume. Ils ont même cet avantage, à cause de l'éloignement, qu'ils peuvent donner leur avis sur la validité ou invalidité de la prise, & le faire exécuter par provision, si une des parties le demande, en donnant bonne & suffisante caution qui sera reçue par eux, & à condition que la partie qui aura demandé l'exécution sera responsable des dommages & intérêts, s'il en échoit : c'est la disposition des Réglemens des 3 Novembre 1733, & 23 Avril 1744, art. 11.

Au reste, ce n'est pas seulement aux capitaines des vaisseaux corsaires qu'il est enjoint d'amener les prises dans le port de l'armement, ou dans un autre port du Royaume, & qu'il leur est défendu de les envoyer en pays étranger, cela regarde tout de même les capitaines des vaisseaux du Roi (Ordonnance du 6 Juin 1674), s'il n'y a une nécessité absolue. Ordonnance confirmée par celle de 1689, liv. 22, titre premier, art. 8, qui ajoute la défense de laisser les prises à la mer : il faut les brûler lorsqu'on ne peut pas s'en charger.

Il est bien extraordinaire qu'en Danemarck il soit défendu, sous peine de la vie, de mener les prises ailleurs que dans un port du Royaume, art. 8 du Réglement du 5 Avril 1710.

ARTICLE XVIII.

FAisons défenses, à peine de la vie, à tous chefs, soldats & matelots, de couler à fond les vaisseaux pris, & de descendre les prisonniers en des isles ou côtes éloignées, pour celer la prise.

DEs défenses aussi justes & aussi naturelles n'avoient pas non plus échappé à nos anciennes Ordonnances, comme on le peut voir dans celles de 1400, art. 7 ; de 1517, art. 5 ; de 1543, art. 22 ; & de 1584, art. 35. La peine

peine de la vie n'y étoit pas à la vérité prononcée distinctement, quoiqu'on y supposât des prisonniers noyés; mais en disant, *justice & punition telle qu'elle soit exempte à tous autres*, cela revenoit au même.

Il faut prendre garde néanmoins qu'il ne s'agit point ici du vol qui seroit fait par les gens du corsaire, de quelques effets de la prise, soit en les cachant dans leur vaisseau, soit en les mettant furtivement à terre en quelque endroit écarté ou secret. C'est bien un crime qui mérite punition, & que les anciennes Ordonnances semblent confondre avec les deux cas exprimés par notre article : mais il n'en doit pas moins être distingué, pour n'être sujet qu'à la peine portée par l'art. 20 ci-après, dès qu'il ne sera pas accompagné de circonstances capables de convaincre les gens du corsaire d'avoir tenté de faire périr les preuves de la prise, soit en coulant à fonds le navire pris, soit en se défaisant des prisonniers, & en les mettant à terre en des isles ou côtes éloignées. Car ce n'est qu'en ces deux cas que la peine de mort est prononcée; mais aussi elle est due, sans examiner si les prisonniers ont péri ou non, & à plus forte raison si on leur a ôté la vie en les noyant ou les tuant autrement que dans la fureur d'un combat.

En un mot, notre article n'a pour objet que le recelé de la prise, abstraction faite du sort des prisonniers; c'est à ce crime de recelé qu'il attache la peine de la vie. Ainsi de quelque maniere que ce recelé soit commis, la peine sera encourue, quoique les moyens indiqués par l'article n'aient pas été mis en usage. Par exemple, si, au lieu de couler la prise à fond, l'armateur corsaire l'a vendue en mer ou à terre, ou si, au lieu de descendre les prisonniers sur une côte éloignée, il les a remis à quelque capitaine de navire de leur nation ou d'un autre.

ARTICLE XIX.

ET où les preneurs ne pouvant se charger des vaisseaux pris ni de l'équipage, enleveroient seulement les marchandises, ou relâcheroient le tout par composition, ils seront tenus de se saisir des papiers, & d'amener au moins les deux principaux officiers du vaisseau pris, à peine d'être privés de ce qui leur pourroit appartenir en la prise, même de punition corporelle s'il y échoit.

IL est des cas ou la prise embarasse de maniere qu'il n'est pas possible de s'en charger avec les prisonniers, pour la conduire ou l'envoyer au lieu de sûreté, & il en est d'autres où il conconvient mieux de relâcher la prise pour ne pas interrompre la course.

Les cas de la premiere espece sont, par exemple, lorsque la prise est si délabrée par le combat ou par le mauvais temps, qu'elle fait assez d'eau pour faire craindre qu'elle ne coule bas; lorsque le navire pris marche si mal qu'il expose l'armateur corsaire à la reprise, ou lorsque le corsaire ayant apperçu des vaisseaux de guerre ennemis, se trouve obligé de prendre la fuite, & que sa prise le retarde trop ou fait craindre une révolte.

Les cas de la seconde espece sont, outre le péril de la reprise par l'éloignement du corsaire de tout port du Royaume, lorsque la prise est de peu de valeur, ou qu'elle n'est pas assez considérable pour mériter d'être envoyée dans un lieu de sûreté ; sur-tout s'il falloit pour cela affoiblir l'équipage du corsaire au point de ne pouvoir plus continuer la course avec succès.

Dans tous ces cas & autres semblables, il est permis aux preneurs, ou d'enlever les marchandises de la prise, en relâchant le navire, ou en y mettant le feu, après en avoir retiré tous les prisonniers, comme il en a été usé dans la derniere guerre de la part de quelques officiers du Roi, commandans des frégates armées en course, ou de rançonner le navire & sa cargaison par composition avec le capitaine & l'équipage du navire pris. Mais d'une ou d'autre maniere, il faut, aux termes de cet article, se saisir des papiers de la prise, & amener au moins les deux principaux officiers du vaisseau pris ; le tout sur peine de privation de tout droit dans la prise, même de punition corporelle s'il y échoit.

On ne voit dans nos anciennes Ordonnances aucune trace de l'usage des rançons, il n'y en est parlé que relativement aux avanies qui étoient faites par les corsaires, tant aux François qu'aux amis & alliés, en les rançonnant & les mettant à contribution ; & cela ne présente que l'idée d'un crime. De sorte que notre Ordonnance est la premiere loi que je connoisse, qui ait permis de rançonner une prise au lieu de l'amener. C'est qu'avant ce temps-là le commerce avoit des bornes fort étroites, & qu'il n'étoit pas encore bien établi entre les nations en guerre, que de part & d'autre on exécuteroit les billets de rançon comme dettes légitimes.

Au fonds cette pratique de traiter & composer de la prise avec l'ennemi, est moins avantageuse à l'Etat & aux intéressés dans l'armement, que celle d'amener la prise. A l'Etat, parce qu'il est privé par-là de tous les prisonniers qui sont relâchés, ce qui, en diminuant les échanges, l'affoiblit & entretient d'autant les forces de l'ennemi ; à l'Etat & aux intéressés dans l'armement tout ensemble, parce que le prix de la rançon est toujours fort au-dessous de la valeur de la prise. Et cela est évident de nature de chose, autrement le capitaine du navire pris ne trouvant pas un certain avantage dans la stipulation de la rançon, ne s'y soumettroit pas.

Cependant, parce qu'il est des cas où, comme il a été montré, le capitaine corsaire ne peut pas faire mieux, c'est la raison pour laquelle il lui a été permis de rançonner, ce qu'il ne peut faire néanmoins que de l'aveu de ses principaux officiers & du plus grand nombre de son équipage.

Mais, parce que cette faculté de renoncer est naturellement sujette à abus, il est intervenu depuis notre Ordonnance divers Réglemens pour y remédier.

Le premier est une Ordonnance du Roi du premier Octobre 1692 » portant défenses à tous corsaires de donner à aucuns bâtimens ennemis qu'ils » rançonneront, pêcheurs ou autres, la permission de continuer leur pêche » ou leur navigation, pour quelques temps & sous quelque prétexte que ce soit, » mais seulement un sauf-conduit aux maîtres des bâtimens pêcheurs, de huit » jours au plus pour retourner chez eux ; & aux autres, pour le temps abso- » lument nécessaire pour aller aux lieux de leur destination, lequel passé, & » si les bâtimens sont trouvés pêchant, ou dans un autre route que celle qui

» leur a été prescrite par le sauf-conduit, ils seront déclarés de bonne prise
» au profit des corsaires qui les prendront. »

La même Ordonnance veut » que ceux qui y contreviendront soient con-
» damnés en cent livres d'amende pour la premiere fois, & à la restitution de
» la rançon qu'ils auront reçue, qui sera partagée entre les corsaires qui auront repris lesdits bâtimens, & les hôpitaux des lieux; & outre cette peine, à un mois de prison en cas de récidive.

Ce qui donna lieu à ce Réglement, fut l'usage où s'étoient mis les corsaires françois, en rençonnant les bâtimens des pêcheurs ennemis & autres faisant le commerce, de leur donner, par leurs sauf-conduits, le temps nécessaire pour continuer leur pêche ou leur commerce, quoique le plus souvent ils ne tirassent par-là que le quart ou le tiers de la valeur des bâtimens; ce qui étoit un avantage considérable pour les ennemis, qui, par une rançon modique, trouvoient le moyen d'assurer leur pêche ou leur commerce.

Je crois cette premiere Ordonnance toujours subsistante, quoiqu'elle n'ait point été rappellée dans le dernier Réglement du 27 Janvier 1706, d'autant plutôt qu'on y trouve en substance les mêmes dispositions au fonds; à cela près, que pour les pêcheurs, le délai pour leur retour chez eux est de quinzaine au lieu de huit jours; & qu'à l'égard des autres bâtimens le délai y est fixé à six semaines, ce qui est moins exact peut-être que ce qui avoit été réglé sur ce dernier objet par ladite Ordonnance du premier Octobre 1692.

Le second Réglement, est une autre ordonnance du 30 Septembre 1693, portant » aussi défenses aux corsaires & armateurs françois de mettre à rançon
» aucuns bâtimens chargés de bled, à peine de perte de la rançon & de 3000 liv.
» d'amende contre les armateurs; & contre le capitaine corsaire d'être privé
» de la faculté de commander des vaisseaux pendant un an, & de la part qui lui
» auroit appartenu dans les prises qu'il auroit faites depuis sa sortie du port.

En cette année-là le bled étoit excessivement cher en France, & au moyen des rançons, toujours modiques, par la crainte de la reprise, les ennemis conservoient à bon marché des bleds qui auroient été d'un grand secours pour le Royaume.

Par cette raison je regardois ce Réglement comme passager, bon pour le temps où il a été fait, à cause des circonstances; mais qui, pour être tiré à conséquence, à présent auroit besoin d'être renouvellé.

Une autre Ordonnance du 2 Décembre audit an 1693, avoit fait défenses
» encore aux corsaires François, en premier lieu, de rançonner aucuns bâti-
» mens au-dessous de la somme de 1000 liv. avec injonction à eux de brûler
» & couler à fond tous ceux dont les maîtres & patrons ne voudroient pas
» convenir de cette somme; & en second lieu, de rançonner aussi aucuns bâti-
» mens au-dessus de 10000 liv. Sa Majesté voulant que ceux dont les rançons
» excéderoient cette somme, fussent amenés dans les ports pour y être jugés à
» l'ordinaire. » Mais, par une autre Ordonnance rendue le 17 Mars 1696, sur les remontrances faites au Roi, ces défenses furent levées, & il fut permis, tant aux commandans des vaisseaux de Sa Majesté, qu'aux corsaires, non-seulement de rançonner au-dessous de 1000 liv. les petits bâtimens, mais encore de rançonner les vaisseaux jusqu'à la somme de 15000 livres; avec défense toutefois de stipuler une plus grande somme, à peine de nullité & de confiscation de la

rançon au profit du Roi. Ordonnance à laquelle il fut donné un effet rétroactif par Arrêt du Conseil du 7 Avril suivant, en déchargeant les armateurs & capitaines des vaisseaux armés en course, des peines par eux encourues pour contravention à la premiere Ordonnance du 2 Décembre 1693.

Depuis ce temps-là le Réglement porté par la premiere Ordonnance du 17 Mars 1696, a encore varié : 1°. en faveur des armateurs faisant la course dans les mers de l'Amérique, auxquels, par autre Ordonnance du 6 Février 1697, il a été permis de rançonnet les prises jusqu'à la somme de 3000 liv. 2°. en faveur de M. l'Amiral, à qui le droit de confiscation en cette partie a été rendu par Arrêt du Conseil du 23 Janvier 1706, en dérogeant à ladite Ordonnance du 17 Mars 1696 qui l'avoit attribuée au Roi. 3°. enfin, en faveur encore des armateurs en course, à qui, par le Réglement du 27 Janvier 1706, art. 3, il a été laissé définitivement une liberté entiere de rançonner les navires ennemis, à quelque somme que la rançon pût monter ; sauf les conventions contraires entr'eux par leur acte d'association.

Mais sans déroger à cette derniere disposition, il est défendu par l'art. 14 de la Déclaration du 15 Mai 1756 à tout capitaine corsaire d'admettre à rançon aucun navire ennemi, qu'après avoir envoyé dans les ports trois prises effectives depuis la derniere sortie ; je doute fort que cela eût été avantageux à la course si dans l'usage l'on s'y fût conformé : aussi le Roi en a-t-il dispensé suivant sa lettre à M. l'Amiral du 21 Août audit an.

Il est encore défendu aux armateurs en course « de rançonner aucuns bâtimens ennemis lorsqu'ils seront entrés dans les rades & ports du Royaume, & aux Juges de l'Amirauté de les relâcher, à peine d'en répondre en leur propre & privé nom. Jugement de M. le Comte de Toulouse, Amiral, du 8 Février 1696.

Enfin, si, outre le billet de rançon, le capitaine corsaire stipule quelqu'autre somme à son profit particulier, ou retire du navire pris des effets & marchandises, il lui est aussi enjoint « d'en faire mention exactement dans son rapport à l'Amirauté, à peine de restitution du quadruple de ce qu'il aura supprimé & de privation de sa part dans la prise » & pour prévenir toute réticence à cet égard, il est aussi enjoint aux officiers de l'Amirauté d'interroger les maîtres des bâtimens rançonnés, ou autres gens de leurs équipages retenus pour ôtages, pour savoir si, outre les billets de rançon qu'ils représenteront, il n'a point été exigé des billets particuliers ; ou s'il n'a point été enlevé des marchandises, dont ils feront énoncer l'espece & la quantité, à peine d'interdiction. » Autre Jugement de M. le Comte de Toulouse du 25 Avril 1697.

Quant à la preuve du rançonnement, elle réside spécialement dans le billet de rançon, qui se fait double entre le capitaine preneur & le maître du navire pris, & dont chacun garde un corps double pardevers lui. Pour prévenir les abus ou les méprises, il a été imprimé des modeles des billets de rançon, dont le Greffier de l'Amirauté délivre un certain nombre à chaque capitaine de corsaire à son départ pour la course ; sur lesquels billets le Greffier doit marquer la date du jour qu'il les a délivrés, & au dos un acte d'enrégistrement contenant le nom du corsaire & du capitaine. Il doit aussi tenir un registre sur lequel il fait mention du nombre des billets de rançon qu'il a délivrés ; & en-

fin le capitaine à son retour doit remettre aux officiers de l'Amirauté les billets dont il n'aura pas fait usage. Tout cela est prescrit par le Réglement déjà cité du 27 Janvier 1706, art. premier, 2 & 9. Ce qu'ajoute ce dernier article est un peu bien rigoureux; c'est la défense faite à tout capitaine de rançonner aucun navire lorsqu'il n'aura pas pris à l'Amirauté des billets de rançon, à peine de perte de la rançon qui sera confisquée au profit de M. l'Amiral. On comprend en tout cas que cette peine n'auroit pas lieu si le capitaine eût trouvé plus de navires à rançonner qu'il n'avoit de billets de rançon.

Sur le refus fait par des capitaines pris de signer nos billets de rançon sous prétexte qu'ils ne savoient pas la langue françoise, il y eut ordre du Roi de faire mettre au dos des modeles des billets de rançon, des traductions en anglois ou autre langue étrangere, avec les mêmes blancs que sur les modeles françois. Lettre de M. de Pontchartrain du 2 Mai 1708. Cela a toujours été pratiqué depuis. Ces modeles sont délivrés aux capitaines avec des traductions dans la langue des nations avec lesquels il y a guerre & sur lesquelles il y a à espérer de faire des prises.

Outre cela, aux termes de notre article, le capitaine corsaire doit emmener au moins les deux principaux officiers du navire pris; & l'Ordonnance du 2 Décembre 1693, en interprétation, vouloit qu'il se saisit du maître & du premier matelot: mais cela a été changé par ledit Réglement du 27 Janvier 1706, qui, art. 6, se contente d'un ou deux des principaux officiers, sans parler du maître; sans doute parce qu'étant nécessaire pour la conduite du navire & de la direction de sa cargaison, on a reconnu qu'il y avoit une sorte d'injustice; ou du moins trop de dureté à l'amener & à priver par-là son navire de son secours.

La pratique de la derniere guerre a été de se contenter d'un ôtage moyennant que ce fût un des principaux officiers du navire après le maître.

Quelquefois on a amené avec l'ôtage d'un moindre rang, quelqu'autre homme de l'équipage; mais le plus souvent on s'est borné à l'ôtage dont l'aveu du rançonnement, soutenu de la présentation du billet de rançon, & du rapport du capitaine corsaire, attesté par deux de ses principaux officiers, a suffi pour la preuve complette de la prise, & pour faire déclarer en conséquence la rançon de bonne prise, sans qu'il ait été question de la représentation des papiers du navire en ce cas.

En effet, lorsqu'un navire est rançonné, ne s'agissant plus que du paiement de la rançon, il seroit inutile de se saisir des papiers de la prise, puisque le billet de rançon fait preuve qu'elle a été légitimement faite; & en même temps il seroit injuste de priver le maître du bâtiment rançonné, de ses papiers qui lui sont absolument nécessaires. Ce sont là sans doute les raisons qui ont fait permettre, par l'article 6 dudit Réglement du 27 Janvier 1706, aux capitaines des corsaires de laisser sur les vaisseaux rançonnés les papiers qu'ils y auront trouvé, le Roi ayant dérogé en cette partie à la disposition du présent article.

Mais lorsque le corsaire, ne pouvant garder la prise, en enleve toutes les marchandises qu'il peut, sans composition; c'est le cas où, conformément à notre article, il doit absolument se saisir de tous les papiers, & amener avec lui au moins les deux principaux officiers du navire, le capitaine compris,

sous les peines qui y sont portées ; & cela parce qu'autrement il n'auroit pas une preuve complette & suffisante de la légitimtié de sa prise.

L'effet du billet de rançon est, par rapport au preneur, de lui donner droit, s'il n'est pas pris lui-même avec ce billet ; car alors il perd sa rançon avec son propre navire, & le tout passe au preneur dont il est la conquête ; l'effet, dis-je, du billet de rançon, par rapport au preneur qui le conserve, est de lui donner droit d'exiger le paiement de la somme qu'il contient, & en attendant de retenir l'ôtage pour sûreté du paiement. Et comme l'ôtage pourroit s'échapper, il est permis, à l'arrivée, de le mettre en prison jusqu'à ce qu'il ait trouvé quelque personne solvable qui se soumette de le représenter toutefois & quantes. De maniere ou d'autre, comme il faut que le preneur lui fournisse la nourriture au taux de l'Ordonnance, ou au prix convenu, la dépense en cette partie doit être remboursée en même temps que le prix de la rançon sera payé avant tout élargissement.

En ce qui concerne le capitaine du bâtiment pris & rançonné, le billet de rançon, dont il doit lui rester un double, lui sert de sauf-conduit, à l'effet de le garantir d'être pris ou rançonné par un autre armateur françois ou allié des François qui le rencontrera : pourvu néanmoins qu'il soit dans les termes des Réglemens ci-dessus cités des premier Octobre 1692 & 27 Janvier 1706 ; c'est-à-dire, qu'il soit encore dans le délai, qui lui a été accordé par le billet de rançon, ou dans la route qui lui a été prescrite. Autrement il pourra être arrêté & sera déclaré de bonne prise ; art. 7 & 8 du dernier Réglement de 1706 ; & pourvu encore que le corsaire qui l'a rançonné ne soit pas contrevenu aux autres Réglemens aussi ci-dessus rapportés, sans quoi il pourra être arrêté tout de même & jugé de bonne prise. Mais dans l'un & l'autre cas, il sera quitte de la rançon, laquelle déduite sur le montant de la prise, sera payée dans le premier cas à l'armateur qui l'a stipulée, & au second cas demeurera confisquée suivant les mêmes Réglemens, & cela au profit de M. l'Amiral, aux termes de l'Arrêt du Conseil du 13 Janvier 1706, qui a dérogé en cette partie à l'Ordonnance du 17 Mars 1696 qui avoit attribué cette confiscation au Roi.

On pourroit dire qu'au premier cas, le capitaine du navire rançonné d'abord, & pris ensuite, pour être contrevenu au billet de rançon, devroit payer la rançon indépendamment de la confiscation de son navire, puisque c'est par sa faute qu'il a été repris ; mais cela seroit trop rigoureux pour être juste. C'est assez qu'il perde son navire, dès-là il doit être quitte de la rançon, sauf à l'armateur qui l'avoit stipulée à s'en faire payer sur le montant de la vente de la prise ; & il n'y a que le surplus dont puisse profiter le second armateur qui a amené le navire.

Il est de toute justice que les ôtages donnés pour sûreté de la rançon, soient retirés le plutôt qu'il est possible par le paiement effectif de la rançon ; & parce qu'il étoit arrivé quelquefois que les propriétaires des navires rançonnés avoient négligé de dégager les ôtages, il y eut ordre du Roi aux Officiers d'Amirauté d'obliger ces propriétaires injustes de retirer les ôtages ; & pour prévenir leur mauvaise intention à leur égard, de dresser à l'arrivée de ces vaisseaux rançonnés, un procès-verbal de la quantité & qualité des rançons, dans lequel procès-verbal, les noms des ôtages seroient indiqués ; après quoi ces navires demeureroient saisis avec leur cargaison, jusqu'à ce que les rançons

eussent été payées, ou que lesdits propriétaires eussent donné caution solvable à ce sujet. Lettre de M. de Ponchartrain du 13 Mai 1705.

Au surplus l'ôtage n'a point de récompense ou gratification à prétendre contre le propriétaire du navire ou ses compagnons, parce que c'est-là ce qu'on appelle fortune de guerre ; mais il doit être remboursé de la dépense légitime qu'il a faite, & être indemnisé de la perte de son travail jusqu'à son retour. Arrêt d'Aix du 27 Juin 1714, au rapport de M. de Galice.

Il n'est pas sans exemple, sur-tout depuis l'établissement de la société des Francs-Maçons, qu'un capitaine preneur ait relâché des effets au capitaine pris ; sur quoi on a demandé à qui appartenoit cette remise. Jugé à Marseille le 9 Février 1748, que la restitution en devoit être faite au propriétaire du navire, pour éviter les abus. Mais du moins il faudroit excepter les propres effets du capitaine, puisque la crainte de l'abus cesse alors.

J'ai vu dans la présente guerre un billet de rançon accordé par M. de la Touche de Treville, commandant la frégate du Roi *le Zéphyr*, à un capitaine de bâtiment, chargé de 200 hommes de troupes du Roi d'Angleterre pour l'Amérique septentrionale, dans lequel billet il étoit stipulé que la rançon seroit nulle si le bâtiment, continuant sa route dans le temps fixé, venoit à périr en pleine mer, & qu'il en seroit autrement si le bâtiment alloit à la côte. La raison de différence est qu'en ce dernier cas les ennemis seroient présumés avoir procuré volontairement l'échouement ou le naufrage à la côte, en vue d'éluder le paiement de la rançon, avoir retiré du naufrage bien au-delà de la valeur de la rançon.

Mais cette convention en elle-même doit-elle faire regle, & servir de modele pour le cas de la submersion en mer du navire rançonné ? C'est-à-dire, doit-on admettre en point de droit, que la perte accidentelle du navire en mer annulle le billet de rançon ?

Pour l'affirmative on peut alléguer que la rançon représente le navire, & que le capitaine pris & rançonné ne s'est obligé de le payer que dans l'espérance que son navire arriveroit à bon port à sa destination ; qu'au surplus, le navire auroit péri en mer aussi-bien sous la conduite du preneur corsaire ou du chef de prise, qu'en continuant sa route.

Pour la négative au contraire, on répond que la rançon, toujours fort au-dessous de la valeur de la prise, est un traité à fort-fait, qui par conséquent la rend pleinement acquise au corsaire preneur quel que puisse être dans la suite le sort du navire rançonné ; & qu'il est d'autant plus juste de décider de la sorte, que ce seroit donner à l'ennemi le moyen d'éluder le paiement de la rançon, s'il étoit admis à prouver la perte de son navire en pleine mer, par les occasions qu'il pourroit trouver de passer sur un autre vaisseau de sa nation ou d'un autre, avec toute sa cargaison.

Par ces raisons, je pense que la perte qui peut s'ensuivre du navire rançonné n'est pas capable en point de droit, ni d'arrêter le paiement de la rançon, ni d'en opérer la restitution ; & qu'ainsi une pareille clause ne doit pas naturellement être employée. Aussi est-il à présumer quelle ne le fut dans l'espece dont il s'agit, qu'à cause que le bâtiment rançonné faisoit beaucoup d'eau, & qu'il étoit fort à craindre qu'il ne se rendît pas à sa destination. Du reste, M. de Treville ne pouvoit rien faire de mieux que de rançonner, n'étant pas en état de

recevoir dans son bord une si grande quantité de prisonniers, tant parce qu'il en avoit déjà plus de 80, que parce qu'il manquoit de vivres.

Il a été observé ci-dessus que par le Réglement du 27 Janvier 1706, art. 7 & 8, il est défendu à tous capitaines & armateurs d'arrêter, sous quelque prétexte que ce soit, les vaisseaux ennemis munis de billets de rançon, à peine de tous dépens, dommages & intérêts; à moins que le vaisseau rançonné ne soit rencontré hors de sa route, ou au-delà du temps qui lui aura été accordé pour se rendre à sa destination.

Cependant on a prétendu que l'usage s'est introduit dans la précédente guerre & dans celle-ci, d'arrêter & de prendre les navires ennemis sans respect pour les billets de rançon, à la charge toutefois par le preneur de payer la rançon stipulée au profit de l'armateur & de l'équipage du navire, qui au lieu d'emmener sa prise, l'avoit rançonnée.

Je ne sai ce que c'est que cet usage; mais il faut bien qu'il n'ait jamais été autorisé au conseil des Prises, puisque tout récemment, & par Jugement du 4 Mai 1759, une pareille prise a été déclarée mal & induement faite, & qu'il a été ordonné en conséquence que le navire avec son chargement, ou leur produit seroit rendu au propriétaire Anglois, sauf la rançon.

Ce Jugement est intervenu à l'occasion de la prise angloise nommée *le Phœnix* ou *la Fanney de Pool*, capitaine Robert d'Uncan, amenée dans ce port par l'ordre du sieur Pierre Gautier, commandant le navire *le Lévrier* de Bordeaux, qui s'en étoit emparé au mépris du billet de rançon que le sieur Gaudineau, capitaine du navire *la Paix couronnée* de cette ville, avoit délivré peu de jours auparavant au capitaine anglois.

A l'arrivée de cette prise, les esprits s'exercerent ici sur la question de savoir si elle étoit légitime, ou non. Les uns disoient qu'il falloit faire à l'ennemi tout le mal qu'on peut, & que dès qu'un capitaine rencontre un vaisseau ennemi qui ne lui paroît pas avoir été rançonné pour sa valeur, à beaucoup près, il est en droit de s'en emparer, sans être obligé de déférer au billet de rançon; parce que sans cela l'ennemi profiteroit de la supercherie qu'il auroit faite en cachant la valeur de sa cargaison, pour se faire rançonner moyennant une modique somne.

Les autres se tenant attachés aux regles, condamnoient hautement toute prise faite sans égard à la rançon, comme étant contraire, non seulement aux Ordoneances du Royaume, mais encore au droit de la guerre & des gens observé chez toutes les nations policées. Cela est décisif, ajoutoient-ils; de maniere que quand il seroit vrai, comme on le prétend, que les Anglois nous auroient donné l'exemple de ne pas respecter les billets de rançon, ce ne seroit pas plus une raison de les imiter sur ce point que dans le reste de leur conduite, tout usage contraire aux loix ne pouvant être qu'abusif.

Ce parti l'a en effet emporté, comme étant le plus régulier, & faisant aussi plus d'honneur à la nation, qui par-là donne un exemple éclatant de son amour pour la justice, en la rendant exactement à ses ennemis dans les cas mêmes où ils la lui refusent.

Après tout, à ne considérer même que l'intérêt de la course, il seroit dangereux de permettre d'arrêter des navires rançonnés. Un capitaine, pour se faire valoir auprès de ses armateurs, sur la simple idée, vrai ou fausse, que le navire

navire n'auroit pas été rançonné convenablement, prendroit sans discrétion tous navires rançonnés, aux risques de perdre sa prise, & de charger outre cela, par son imprudence, ses armateurs de payer la rançon, car il n'est pas douteux que nonobstant la prise faite par l'ennemi, l'armateur qui n'auroit pas respecté la rançon, ne fût obligé de la payer au premier preneur. Ainsi la politique & la police de la course s'accordent avec la loi dans cette occasion, pour maintenir la défense d'arrêter sous aucun prétexte, un navire rançonné.

REGLEMENT,

Concernant les rançons des Bâtimens pris en mer.

Du 27 Janvier 1706.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée de l'abus qui se fait tous les jours de l'usage des billets de rançon par les ennemis de l'Etat qui en supposent des contrefaits, & des difficultés qui naissent de la disposition de l'Ordonnance de 1681, autre titre des prises, qui enjoint à ceux qui rançonnent un vaisseau de se saisir des papiers & d'amener deux des principaux officiers qui s'y trouvent; & voulant non-seulement prescrire une forme certaine aux billets de rançon qui en assure la foi, & qui en renferme l'effet dans de justes bornes; mais encore donne aux armateurs une liberté entiere de rançonner les vaisseaux ennemis, sans la restreindre comme Elle l'avoit fait par les précédentes Ordonnances, elle a ordonné & ordonne:

ARTICLE PREMIER.

Que les Officiers de l'Amirauté délivreront à l'avenir aux capitaines & armateurs qui partiront pour la course, des billets de rançon imprimés, dans lesquels les noms & les sommes seront laissés en blanc, & qui seront conformes au modele qui sera mis au bas du présent Réglement, sur lesquels billets qui seront numérotés, & pourront être en papier non timbré, le greffier sera tenu de marquer la date du jour qu'ils auront été délivrés, en l'écrivant tout du long & non en chiffre, & de mettre au dos un acte d'enrégistrement, contenant le nom du vaisseau & du capitaine auxquels ils auront été délivrés.

II. Les greffiers des Amirautés tiendront à l'avenir un registre exact; dans lequel ils feront mention du nombre des billets de rançon qui seront délivrés, pour chacun desquels ils ne pourront exiger plus de 2 s. sous quelque prétexte que ce puisse être, à peine de 300 liv. damende.

III. Les armateurs pourront à l'avenir convenir des rançons par rapport à la valeur des vaisseaux qu'ils auront arrêtés, à quelque somme qu'elle puisse monter, s'ils n'ont des ordres contraires des intéressés dans l'armement, auxquels ils seront obligés de se conformer, dérogeant Sa Majesté aux Ordonnances des 2 Décembre 1693, & 17 Mars 1696.

IV. Enjoint Sa Majesté à tous capitaines & armateurs de marquer dans le traité de rançon, le port auquel le bâtiment rançonné se doit rendre, & le temps dans lequel il doit y arriver, qui ne pourra être plus long de quinzaine pour tous les vaisseaux pêcheurs, & de six semaines pour les autres bâtimens: faisant Sa Majesté défense à tous lesdits capitaines & armateurs de permettre aux vaisseaux qu'ils auront rançonnés, d'aller dans autre port que celui dans lequel ils auront pris leur chargement.

V. pourront néanmoins lesdits capitaines & armateurs permettre aux maîtres des vaisseaux qu'ils auront rançonnés, de se rendre au lieu de leur destination, s'ils en sont plus proches que de celui de leur départ; & donner la liberté à un maître de vaisseau venant de l'Amérique ou des côtes d'Italie, arrêté au-deçà des tropiques ou du détroit; ou à un maître de vaisseau parti du Nord pour l'Amérique ou le Levant, rencontré au-delà des tropiques ou du détroit, de continuer son voyage.

VI. Seront lesdits capitaines & armateurs tenus de prendre pour ôtage de la rançon, d'amener dans les ports du Royaume un ou deux

des principaux officiers du vaiſſeau rançonné, ſur lequel ils pourront laiſſer les papiers qu'ils y auront trouvés; dérogeant Sa Majeſté à cet égard à l'art. 19 du tit. des priſes de l'Ordonnance de 1681.

VII. Fait Sa Majeſté très-expreſſes défenſes à tous capitaines & armateurs d'arrêter les vaiſſeaux ennemis, munis de billets de rançon en la forme ci-deſſus, ſous quelque prétexte que ce puiſſe être, à peine de tous dépens, dommages & intérêts.

VIII. Permet cependant Sa Majeſté aux armateurs d'arrêter une ſeconde fois le vaiſſeau rançonné, s'ils le rencontrent hors de la route qu'on lui aura permis de faire, ou au-delà du temps qui lui aura été preſcrit, & de l'amener dans les ports du Royaume, où il ſera déclaré de bonne priſe.

IX. Ordonne Sa Majeſté à tous capitaines & armateurs de remettre à leur retour aux officiers de l'Amirauté, ſans frais, les billets de rançon qui leur auront été délivrés, & dont ils ne ſe ſeront point ſervis; leur faiſant défenſes de rançonner aucun vaiſſeau, lorſqu'ils n'auront pas pris des billets de rançon au greffe deſdites amirautés, à peine de privation de la rançon, qui ſera confiſquée au profit de l'Amiral.

Mande Sa Majeſté à M. le Comte de Toulouſe, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du préſent Réglement; & enjoint aux officiers de l'Amirauté de le faire enrégiſtrer, publier & afficher par-tout où beſoin ſera, à ce que nul n'en ignore. Fait à Marly le 27 de Janvier 1706.

Signé, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX. Et ſcellé.

Modele du Traité de Rançon.

Nom du port d'où l'armateur doit partir.	DUNKERQUE, *ou autre Amirauté.*
Nom du capitaine.	NOus ſouſſignés . . . . . .
Nom du vaiſſeau preneur.	commandant le vaiſſeau . . .
Nom du port d'où il eſt parti.	de . . . .
Nom du Maître du vaiſſeau pris, de ſon	& . . . . . maître du vaiſſeau
pays, de ſon domicile & de ſon vaiſſeau.	le . . . .
	ſommes convenus de ce qui ſuit, c'eſt
	à ſavoir que moi. . . . . . .
	reconnois avoir rançonné ledit vaiſ-
	ſeau le . . . .
Noms des propriétaires du vaiſſeau,	appartenant à . . . .
	Bourgeois de . . . .
leur pays.	du port de . . . .
marquer la capacité du vaiſſeau,	le . . . . . . du préſent mois
le mois	de . . . . l'année . . . .
& l'année,	à la hauteur de . . . .
marquer le lieu,	allant de . . . .
le port du départ,	à . . . . ſous pavillon
le port de la deſtination;	de . . . .
le pavillon	& paſſe-port . . . .
& paſſe-port,	chargé de . . . .
la qualité du chargement.	pour le compte de . . . . . .
Noms des propriétaires des Marchandiſes,	Bourgeois de . . . .
leur pays,	Lequel vaiſſeau je ſuis convenu de ran-
	çonner moyennant la ſomme de . .
qualité de la rançon,	pour laquelle j'ai remis ledit vaiſſeau
	en liberté, pour aller au port de . .
lieu ou on permet d'aller;	où il ſera tenu de ſe rendre dans le
les jours & ſemaines,	temps & eſpace de . . . . .

après l'expiration duquel temps le présent traité ne pourra le garantir d'être arrêté par un autre armateur ; pour sûreté de laquelle rançon j'ai reçu en ôtage. . . . . sur ledit vaisseau, priant tous amis & alliés de laisser passer sûrement & librement ledit vaisseau le . . pour aller audit port de . . . . . . sans souffrir qu'il lui soit fait pendant ledit temps & sur ladite route aucun trouble ou empêchement.

Nom de l'ôtage, sa qualité.

Et moi . . . tant en mon nom que celui desdits . . propriétaires dudit vaisseau & des marchandises, me suis volontairement soumis au paiement de ladite rançon de . pour sûreté de laquelle j'ai donné ledit . . en ôtage ; promettant de ne point contrevenir aux conditions du présent traité dont chacun de nous à retenu un double, que nous avons signé avec ledit . . . . reçu pour ôtage. Fait à bord du vaisseau le . le . de l'année . .

Répéter le nom des propriétaires du vaisseau & des marchandises.

Si l'écrivain signe, il en faut faire mention, & de la déclaration de ceux qui ne savent pas signer.

ARTICLE XX.

DÉfendons de faire aucune ouverture *des coffres*, *ballots*, sacs, pipes, barriques, tonneaux & armoires, de transporter ni *vendre aucunes marchandises de la prise*; & à toutes personnes d'en acheter ou receler, jusqu'à ce *que la prise ait été jugée*, ou *qu'il ait été ordonné par Justice, à peine de restitution du quadruple, & de punition corporelle.*

CEs défenses sont de toute ancienneté, & ont perpétuellement été renouvellées, parce que dans tous les temps les équipages des armateurs corsaires ont succombé à la tentation de piller les prises.

Là preuve s'en tire, tant de l'Ordonnance de 1400, la plus ancienne que nous ayons sur le fait des prises, aussi bien que sur les autres matieres maritimes, qui, art. 10, contient les mêmes défenses *de rompre les coffres*, *balles*, *pipes*, &c. sur peine de perdre la part du butin, & sur telle autre peine *selon le mérite*, que les ordonnances postérieures de 1517, art. 8 ; de 1543, art. 24; de 1584, art. 37 & 38 ; & de la Déclaration du Roi du premier Février 1650, art. 10, qui toutes prononcent en ce cas la peine corporelle comme notre

article. Il en est même qui disent à peine de confiscation de corps & de biens; mais ce n'étoit là qu'une peine comminatoire, à moins qu'il ne fût question d'un vol ou d'une soustraction de la totalité de la prise; ce qui alors auroit rentré dans l'espece de l'article 18 ci-dessus.

Le pillage autrefois, en fait de prises, étoit si commun & si effrené, que les équipages en étoient venus » jusqu'à jurer sur le pain, le vin & le sel, devant » un Prêtre, que de tout ce qu'ils pourroient prendre & dérober des prises, soit » or, argent monoyé ou autre, perles, bijoux & autres choses de valeur, » ils n'en revéleroient ni diroient aucune chose à Justice, aux propriétaires, » armateurs ni autres, & qu'ils en feroient le partage entr'eux: » serment abominable, qui fut enfin proscrit par l'Ordonnance de 1543, art. 26; & par celle de 1584, art. 40, avec injonction à tous corsaires de représenter tout ce qui seroit de la prise aux Officiers de l'Amirauté, sur ladite peine de confiscation de corps & de biens, & défenses aux Prêtres de plus recevoir pareil serment, sur peine de prison, & d'être poursuivis extraordinairement.

Cependant, par condescendance, *& pour donner*, est-il dit, *meilleure volonté aux gens des corsaires, d'eux vertueusement employer aux effets de la guerre*, ces mêmes Ordonnances, chacune dans l'article suivant, leur accorderent » *toute » la dépouille des habillemens, harnois & bâtons* des ennemis, avec l'or & l'ar- « gent qu'ils trouveront sur eux jusqu'à la somme de dix écus, le surplus rap- » portable à la masse du butin. » Elles leur accorderent aussi » les coffres & com- » muns habillemens des ennemis, excepté ceux de grande valeur ou qui au- » roient été destinés à être vendus, & toutes les marchandises avec l'argent » qui se trouveroient dans lesdits coffres ou ailleurs, dont ils n'auroient tout » de même que lesdits dix écus.

Enfin ces mêmes Ordonnances, l'une art. 30 & l'autre article 45, déclarerent que *nulle chose ne pourra être dit pillage qui excede la valeur de dix écus*; ce qui ne vouloit pas dire, que chacun des gens des corsaires pût prendre ce qui se trouveroit sous sa main, dans le navire pris, jusqu'à concurrence de dix écus, de maniere qu'il ne seroit coupable qu'autant qu'il auroit excédé la somme; mais seulement, comme l'expliquent ces mêmes articles, que même dans les choses sujettes à pillage (relativement sans doute aux art. 27 & 41) de tout ce qu'en auroient pris les gens du corsaire, ils ne pourroient garder à titre de pillage licite, que la valeur de dix écus, art. premier, tit. 11 du Guidon, & art. 32 de la Jurisdiction de la marine.

On ne voit rien de semblable ni d'afférent à ceci pour & contre, dans les Ordonnances postérieures. Cependant il est passé en usage, approuvé par Grotius, du droit de la guerre, liv, 3, chap. 6, §. 24, n. 4, & confirmé par plusieurs exemples dans la derniere guerre, que la dépouille des ennemis, leurs coffres, hardes & tout ce qui y est, avec leurs armes, ustensiles & instrumens de leur profession, appartiennent à l'équipage du corsaire, en gardant néanmoins la différence de leurs grades; de maniere qu'au capitaine corsaire appartient la dépouille du capitaine du navire pris avec son coffre; au pilote, la dépouille du pilote avec les instrumens du pilotage; au charpentier, les outils du métier, ainsi du reste des officiers-mariniers; & aux matelots, la dépouille des matelots pris, chacun pour ce qu'il en peut attraper, & sans aucun rapport, soit au profit de l'armateur, soit entr'eux.

Il n'y a d'exception que par rapport au coffre du capitaine, dont la valeur ne lui est acquise que jusqu'à concurrence d'une certaine somme, le surplus étant rapportable à la masse; à l'effet de quoi ce coffre doit être visité & inventorié séparément par les Officiers de l'Amirauté, en présence de l'armateur, après que la prise a été jugée bonne. S'il paroît évident que la valeur du coffre & de tout ce qu'il contient, n'excede pas la somme fixée, la délivrance en est faite sur le champ au capitaine du corsaire, pour en disposer à sa volonté. S'il en est autrement, on en ordonne la vente, sur le prix de laquelle le capitaine est payé de la somme qui lui en revient, & l'excédent est joint au produit des marchandises de la prise; c'est la disposition de l'art. 15 du Réglement du 25 Novembre 1693, qui a fixé la valeur du coffre à 500 écus.

A l'occasion de ce droit accordé aux gens du corsaire de s'emparer de la dépouille des ennemis, il se fait dans la chaleur de la prise bien des choses contraires à l'honneur, & même à l'humanité.

Que le capitaine du corsaire s'empare de l'épée & des bijoux que peut avoir sur lui le capitaine pris, cela peut se tolérer entre roturiers; mais qu'il lui fasse changer d'habit pour lui en faire prendre un mauvais, c'est ce qui ne peut que révolter. Il en faut dire autant, proportion gardée, des autres officiers.

A l'égard des matelots, que celui qui rencontrera un matelot ennemi mieux vêtu que lui, l'oblige de lui céder son habillement pour prendre le sien; c'est déjà un peu dur; mais que le matelot, après avoir fait ce troc forcé, soit exposé à la même avanie de la part de tout autre matelot qui voudra changer d'habit avec lui, de maniere qu'à la fin il ne lui reste plus qu'un misérable haillon, c'est ce que l'humanité ne peut souffrir.

Aussi, tout capitaine corsaire qui a des sentimens, sait-il, & se préserver lui-même de tout trait d'avarice qui blesseroit l'honneur, & empêcher ses gens d'en venir à ces excès; ou s'il n'a pu les prévenir, il a soin de les réparer, en faisant remettre au matelot ennemi un habillement convenable, proportion gardée, avec celui qu'il avoit d'abord.

Revenons au pillage de la prise. On s'en est rendu coupable, non-seulement si on a *rompu ou ouvert les coffres, ballots*, &c. mais encore si l'on a *transporté ou vendu aucune marchandise de la prise*; de sorte qu'il suffit d'en avoir tiré secrétement & mis à terre quelque portion sans l'ordre & l'aveu des Officiers de l'Amirauté, quoiqu'on n'en ait rien vendu, pour être sujet à la peine portée par cet article. Et en cela il n'a fait aussi que renouveller les anciennes Ordonnances, notamment celles de 1543, art. 24 & 32; de 1584, art. 37 & 48, & la Déclaration du Roi du premier Février 1650, art. 10 & 13, portant défenses tout de même à toutes personnes de receler les effets soustraits des prises & de les acheter, échanger ou recevoir en don ou autrement.

Avant que la prise ait été jugée par M. l'Amiral, qui seul a droit aujourd'hui de juger les prises en premiere instance, par le pouvoir exclusif attaché à sa charge, comme il sera dit sur l'article suivant.

Ces mots, au surplus, *avant que la prise ait été jugée*, ne regarde que l'achat des effets, & nullement les recelés, que rien ne peut couvrir ni excuser; & encore les achats ne sont-ils licites que par adjudication aux ventes faites publiquement, ou après le jugement de la prise, qu'autant qu'on est dans la bonne foi; sans indices que ce sont des effets recelés.

Ou qu'il ait été ordonné par justice. Alors les marchands pourront se rendre adjudicataires à la vente publique si elle se fait par provision avant le Jugement de la prise ; surquoi voir l'article 28 ci-après.

A peine de restitution du quadruple : ce qui s'entend outre & par-dessus le rapport à faire de la valeur du simple, cela tombe, au reste, sur tous les objets de cet article, parce que d'un côté il y a vol, & de l'autre recelé. Or la peine civile de l'un & l'autre délit, est la restitution du quadruple de la valeur de la chose, suivant les loix citées sur l'art. 5, titre des naufrages ci-après.

Et de punition corporelle. L'art. 13 du Réglement du 25 Novembre 1693, ne parle que du carcan & de la privation de la part dans la prise, faute d'avoir déclaré le pillage dans les 24 heures de l'arrivée; mais il faut s'en tenir à notre article. Cette peine qu'il prononce, paroît regarder pareillement les coupables de tous les cas qui y sont énoncés, sauf à l'aggraver suivant les circonstances contre les plus coupables, & principalement contre ceux qui auroient rompu & ouvert les coffres, caisses, ballots, &c. lesquels coupables, comme ne pouvant s'échapper du vaisseau, doivent être représentés par les maîtres, contre-maîtres & quartiers-maîtres, pour subir la peine qu'ils méritent, aux termes desdites Ordonnances de 1517, art. 7; de 1543, art. 31; de 1584, art. 46; & de la Déclaration du premier Février 1650, art. 12, à quoi s'applique tout naturellement la disposition de l'art. 23, tit. du capitaine ci-dessus.

En Danemarck, aux termes de l'art. 7 du Réglement du 5 Avril 1710, la peine prononcée pour le cas de notre article, est bornée à la privation de le part dans la prise, tandis que l'art. 8 prononce la peine de mort contre le corsaire qui conduira la prise dans un port étranger.

Je viens de dire que ces deux peines, l'une *corporelle*, & l'autre *de la restitution du quadruple*, résultent naturellement de cet article pour tous les cas qu'il exprime, de maniere à ne devoir pas être séparés; & c'est aussi ce que Louis XIV reconnut par sa lettre à M. le Comte de Toulouse, Amiral, en date de 25 Septembre 1709; mais, en même temps, trouvant qu'il pouvoit y avoir là trop de rigueur, eu égard aux circonstances, il jugea à propos de la tempérer en interprétation de ce même article.

Cette lettre, qui est très-belle & très-intéressante, est conçue en ces termes:

» Mon fils, je suis informé de la diversité des avis qui se rencontrent tous » les jours devant vous, en exécution ou interprétation de l'article 20 de » mon Ordonnance de 1681, concernant la Marine, qui porte, *défendons » de faire aucune ouverture des coffres, &c.* & que cette diversité de sentimens, » qui ne peut que causer des difficultés & de l'embarras dans le Jugement » des prises, vient de ce que les deux peines, l'une du *quadruple* & l'autre » *corporelle*, paroissent si unies & si jointes ensemble par la construction des » termes, qu'on les peut croire inséparables, ensorte qu'on ne les puisse pro» noncer que l'une avec l'autre, ce qui cependant *n'a jamais été mon intention* » dans cette Ordonnance, ayant au contraire toujours pensé que chaque peine » devoit être ordonnée suivant chacun cas particulier; ensorte qu'en certains » cas dans lesquels la contravention *se trouveroit legere*, la punition ne fût que » du *quadruple outre la restitution*, & que dans d'autres cas au contraire dans » lesquels la contravention se trouveroit plus grande, & pourroit être regar» dée comme un crime plus punissable, *la peine corporelle pût être ajoutée* à la

» peine civile de la restitution & à celle du quadruple. Pour lever donc ces » difficultés, & vous laisser dans les Jugemens toute la liberté que j'ai toujours » eu intention de vous donner, je vous écris cette lettre pour vous dire, que » je me remets absolument à vous à décider & à déterminer chacun de ces deux » cas; ensorte que dans ceux *où vous jugerez que la peine du quadruple suffit*, » outre la restitution, vous l'ordonnerez sans parler de la peine corporelle; & » que dans l'autre cas où vous jugerez que la peine du quadruple outre la » restitution ne suffira point pour la punition de la contravention, vous puis- « siez, après avoir condamné les contrevenans aux peines pécuniaires, *ren- » voyer le procès aux Officiers de l'Amirauté*, pour procéder extraordinairement » contre les coupables, & les condamner aux peines corporelles qu'ils croi- » ront qu'ils méritent, suivant la qualité du crime & de la contravention, *&* » *sans qu'en aucun cas les Officiers des Amirautés puissent prétendre avoir droit de* » *prendre la voie extraordinaire quand vous ne la leur aurez pas renvoyée par vos* » *Jugemens*; & la présente n'étant à autre fin, &c.

Il résulte delà, 1°. qu'en exécution de cet article, il est laissé à la prudence de M. l'Amiral de déterminer & distinguer les cas où la peine civile suffit, de ceux où la peine corporelle doit y être ajoutée.

2°. Que dans ce dernier cas M. l'Amiral ne peut prononcer que la peine civile, & que pour *la corporelle* il doit renvoyer l'affaire aux Officiers de l'Amirauté, en les chargeant de la poursuivre à l'extraordinaire.

3°. Enfin, que, quoiqu'il soit du devoir des Officiers de l'Amirauté de s'informer s'il y a du pillage dans les prises & de travailler à constater le fait, il ne leur est pas permis néanmoins de prendre d'office la voie extraordinaire, & qu'ils ne peuvent qu'autant qu'ils en reçoivent l'ordre de M. l'Amiral dans les Jugemens qu'il rend sur le fait des prises.

C'est ainsi que sur ce dernier objet il faut entendre le Jugement rendu par M. l'Amiral le 7 Juin 1697, portant » injonction aux Lieutenans des Amirau- » tés, lorsqu'ils feront l'instruction des prises, & qu'il leur apparoîtra de quel- » que pillage, soit par l'inspection des coffres ou ballots qui auront été ouverts, » soit par les dépositions des équipages de la prise, ou ceux du vaisseau pre- » neur qu'ils interrogeront toujours sur ce sujet, ou par la comparaison des » papiers du chargement avec les effets qui se trouveront à bord, ils aient » soin d'en informer d'office, & sans qu'il soit besoin d'aucune requisition des » parties sur la simple requête du Procureur du Roi, pour, sur les informations » conclusions du Procureur du Roi, avec leur avis & le reste de la procédure » qui seront envoyées dans le mois au Secrétaire général de la Marine; être » *par nous* ordonné ce qu'il appartiendra.

De maniere que, quoiqu'il y soit parlé d'informations, de conclusions du Procureur du Roi & d'avis du Lieutenant, tout cela ne se rapporte qu'à la procédure civile, tendante à constater le pillage par voie d'interrogatoires subis, tant par les gens du corsaire, que du navire pris, & d'audition d'autres témoins, sur un simple requisitoire de la part du Procureur du Roi, tous lesquels éclaircissemens doivent être envoyés, avec l'avis, tant du Procureur du Roi que du Lieutenant, pour savoir de M. l'Amiral s'il sera passé outre ou non à la procédure extraordinaire, puisqu'aux termes de cette lettre du Roi, les Officiers de l'Amirauté *ne peuvent en aucun cas prétendre avoir droit de prendre la voie extraordinaire* sans l'ordre de l'Amiral.

Il y a pourtant encore à cela même une exception portée par un autre Jugement de M. l'Amiral du 18 Novembre 1709, en ces termes : *ſans néanmoins prétendre empêcher ceux qui voudront ſe plaindre des pillages, de faire, ſoit en donnant leur requête, ou en ſe rendant parties s'ils le jugent à propos.* D'où il s'enſuit que les défenſes faites aux Officiers de l'Amirauté de prendre la voie extraordinaire, ne ſont que pour le cas où ils le voudroient faire d'office, & ne regardent nullement celui où l'armateur ſe plaignant du pillage, en donneroit ſa plainte en forme, & ſe rendroit partie civile. Mais alors, ſelon le même Jugement du 18 Novembre 1709, il faudroit encore en reſter aux termes de l'information, ſuivie des concluſions du Procureur du Roi, & attendre l'ordre de M. l'Amiral pour paſſer outre ; parce que c'eſt à lui qu'il eſt réſervé de décider, ſi le procès ſera fait & parfait aux accuſés ou non.

Ce dernier point n'a pas même ſouffert aucun changement par l'Ordonnance du 31 Août 1710. Il n'y en a eu que ſur le reſte, en ce qu'il y a été réglé que lorſqu'il y aura des preuves du pillage par les dépoſitions ou interrogatoires des gens du navire pris, & par d'autres indices, il ſera procédé à la requête du Procureur du Roi par voie extraordinaire ; ce faiſant que les priſonniers & autres, ayant dépoſé du pillage, ſeront répétés ſur les interrogatoires, à la ſuite deſquelles répétitions, ceux qui s'y trouveront chargés ſeront décrétés, & la procédure ſuivie par interrogatoire des accuſés, récollement & confrontation, ou par contumace, le tout ſuivant l'Ordonnance criminelle de 1670 ; après quoi, & le Procureur du Roi ayant donné ſes concluſions, toute la procédure, tant criminelle que civile, ſera envoyée au Secretaire général de la Marine, afin que M. l'Amiral puiſſe, en jugeant la priſe, décider en même temps de la peine que le pillage pourra mériter ; en telle ſorte que s'il paroît que, outre la reſtitution des choſes pillées, la peine du quadruple ſoit ſuffiſante, eu égard à la qualité du délit, M. l'Amiral pourra s'en tenir à cette peine civile & la prononcer ſans autre inſtruction, & condamner en outre les accuſés aux dommages & intérêts envers la partie, au moyen de quoi il ne ſera plus queſtion de la ſuite de la procédure criminelle.

Et ſi, au contraire, il eſt jugé qu'il y a lieu à peine afflictive, le procès alors ſera renvoyé aux Officiers de l'Amirauté pour prononcer, tant la peine corporelle, que la reſtitution des effets, le quadruple & les dommages & intérêts, ſans que M. l'Amiral puiſſe en ce cas y ſtatuer, mais ſeulement juger la validité de la priſe. Toutes leſquelles diſpoſitions ont été renouvellées par la Déclaration du Roi du 5 Mars 1748, article 9, & par l'article 15 de celle du 15 Mai 1756.

Notre article ne dit point, comme les anciennes Ordonnances, que ceux qui ſeront reconnus & déclarés coupables de pillage, demeureront privés & déchus de leurs portions dans la priſe ; & d'un autre côté, ces anciennes Ordonnances ne prononcent point, comme notre article, la peine du quadruple ; elles portent ſeulement, qu'outre la peine de la privation de tout intérêt dans la priſe, il ſera infligé aux coupables telle autre peine que le cas le requerra.

Sur quoi l'on peut demander, ſi cette peine ancienne de la privation des parts dans la priſe eſt ſous entendue dans notre article, de ſorte qu'elle doive avoir lieu conjointement avec celle du quadruple, ou s'il ne faut infliger

que

que l'une des deux aux coupables, & dans ce dernier cas, à laquelle il convient de se fixer.

Il y a sur ce sujet un premier Jugement de M. l'Amiral du 5 Juillet 1696, pour le cas du pillage d'or & d'argent, mais sans effraction, dans lequel tous les gens du corsaire établis sur la prise avoient trempé, à l'exception d'un seul que ses blessures avoient empêché d'y participer. Par ce Jugement, ceux qui avoient pillé furent condamnés de rapporter à la masse la valeur de ce qu'ils avoient pris, & du reste furent privés de leur portion dans la prise, lesquelles furent déclarées confisquées au profit de M. l'Amiral, sans autre peine.

Par un second Jugement du 12 du même mois de Juillet 1696, dans le cas d'un pillage effréné, fait avec fracture & violence exercée contre ceux des compagnons mêmes qui s'y étoient opposés, il n'y eut point non plus de plus grande peine civile prononcée, mais il fut ordonné en même temps que le procès seroit fait & parfait aux coupables par l'Amirauté de Vannes suivant la rigueur des Ordonnances, sauf l'appel au Parlement de Rennes.

Il y a enfin un dernier Jugement déjà cité du 18 Novembre 1709, qui, en condamnant les nommés Tanqueray & Fret solidairement de rapporter à la masse les huit marcs de poudre d'or qu'ils avoient détournés de la prise, ajouta non-seulement la peine du quadruple desdits huit marcs de poudre d'or au profit de M. l'Amiral, *en ce non compris le simple*, mais encore celle de la privation de leurs parts dans la prise, lesquelles seroient pareillement remises à la masse. A l'égard des autres, convaincus d'avoir fait quelque pillage peu considérable, & des marchands qui avoient acheté d'eux, ils en furent quittes chacun pour une amende de dix livres envers M. l'Amiral, outre la restitution des effets.

De sorte que l'on peut conclure de ces différens Jugemens, rapprochés de la lettre du Roi ci-devant rapportée, en général, que M. l'Amiral est le maître de régler la peine civile que méritent ceux qui sont coupables de pillage; & en particulier.

1°. Qu'il peut s'en tenir à la peine du quadruple, outre le rapport des effets pillés & recélés, qui est indispensable dans tous les cas.

2°. Qu'il peut, au lieu du quadruple, prononcer simplement la privation des parts dans la prise, contre les coupables, conformément à l'article 13 du Réglement du 25 Novembre 1693.

3°. Qu'il peut cumuler les deux peines [illegible] à son profit par droit de confiscation, l'autre à réunir à la masse par forme d'indemnité.

4°. Enfin qu'il peut, dans les pillages légers, modérer la peine à une simple amende modique: sans préjudice toujours du rapporr de la valeur des effets pillés, pour en faire la réunion à la masse.

Il sembleroit peut-être plus régulier, aux termes de cet article & de la lettre du Roi, de n'admettre d'autre peine civile que celle du quadruple, & de la prononcer toujours sans modération: mais d'un côté, la peine de la privation des parts dans la prise est si naturelle, qu'on doit la juger aussi-bien sous-entendue dans notre article, que l'obligation de rapporter à la masse les effets pillés dont il ne parle pas non plus, & qui est pourtant tellement de droit, qu'elle ne peut être remise; & d'un autre côté, il est tel pillage si peu crimi-

nel par ſa modicité & dans ſes circonſtances, qu'une légere amende eſt la ſeule peine qu'ils puiſſent mériter.

Le pillage, intéreſſant encore plus les armateurs que M. l'Amiral, ſur les plaintes réitérées qui en furent faites à M. le Comte de Toulouſe, au ſujet des pillages conſidérables qui ſe commettoient ſur les priſes par les matelots & par les officiers mêmes des corſaires, S. A. S. crut devoir chercher à y remédier, plus encore pour l'avantage des armateurs, que pour ſon utilité particuliere.

Le remede qui parut le plus propre, & auquel il s'arrêta d'autant plus volontiers, qu'il prévenoit des prévarications qu'il auroit fallu punir ſans cela, fut de faire revivre la diſpoſition des anciennes Ordonnances de 1543, art. 19, & de 1584, art. 32, qui autoriſent l'Amiral à *mettre ſur chaque navire armé en guerre, un homme habillé à ſa deviſe pour, en ſes mains, mettre les chartes-parties & autres enſeignemens qui ſeroient trouvés dans le navire pris.*

Cette diſpoſition, quoiqu'extrêmement ſage & ſans aucun inconvénient, étoit demeurée ſans exécution depuis long-temps, & il n'en reſtoit plus de veſtiges que dans la province de Bretagne, où M. le Duc de Chaulnes, Amiral de cette province par ſa qualité de Gouverneur, l'avoit remiſe en vigueur d'abord avec ſuccès, du conſentement entr'autres des armateurs de St. Malo.

En conſéquence il étoit dans l'uſage d'établir, par le miniſtere de ſon Receveur, ſur chaque navire armé en courſe, un homme faiſant partie du corps des volontaires; mais avec titre de commis pour veiller à la conſervation des priſes, & à empêcher qu'il ne s'y fît du pillage. Ce commis faiſoit les fonctions d'ecrivain ſur le corſaire, tenoit un journal des événemens de la courſe, faiſoit l'inventaire ſommaire de chaque priſe, ſe ſaiſiſſoit des papiers, &c. Malgré cela il combattoit avec les volontaires, à raiſon de quoi il avoit part aux priſes à proportion de ſon mérite; on lui donnoit quelquefois juſqu'à deux ou trois parts.

Mais les capitaines & les gens des équipages des corſaires, qui ne s'accommodoient pas de l'exactitude de ces ſurveillans, ne tarderent guere à les dégoûter en les chagrinant de toute maniere. Les capitaines en vinrent juſqu'à les faire maltraiter de coups après les avoir fait manger à la gamelle. Cela n'abolit pas néanmoins l'uſage des écrivains; mais M. l'Amiral trouvant difficilement des ſujets qui vouluſſent ſe charger d'une commiſſion auſſi déſagréable, il [illegible] Commiſſaires de la Marine, auprès deſquels les capitaines ſe comportoient de maniere, qu'ils les engageoient de nommer ceux qu'ils leur préſentoient eux-mêmes; & alors c'étoit tout comme s'il n'y eût point eu d'écrivain ſur les corſaires, parce qu'ils étoient dévoués aux capitaines.

Tel étoit l'état des choſes à cet égard, lorſque M. le Comte de Toulouſe, devenu Gouverneur de Bretagne, ſe trouva Amiral de tout le Royaume, & par conſéquent en état de faire un Réglement général, qui, en rétabliſſant uniformément les fonctions des écrivains ſur les corſaires, apportât un remede efficace aux plaintes des armateurs, par le ſoin qu'auroit M. l'Amiral de protéger ces écrivains contre les inſultes des capitaines & des équipages.

Ce Réglement ſi utile parut enfin en date du 20 Avril 160[illegible]; mais il ſeroit inutile de le rapporter ici, puiſqu'il demeura ſans effet, la paix de Riſwik étant ſurvenue peu de temps après.

Au commencement de la guerre suivante en 1702, il en fut question; mais les armateurs qui ne trouvoient pas des capitaines d'humeur de souffrir des contrôleurs de leur conduite, ayant substitué aux plaintes qu'ils avoient déjà faites ci-devant au sujet des pillages, des remontrances à M. l'Amiral, pour qu'il lui plût de renoncer à l'établissement des écrivains sur les vaisseaux corsaires, S. A. S. voulut bien déférer à ces remontrances, & dès le mois de Mars 1703, elle donna ordre à ses Receveurs de ne plus nommer d'écrivains pour veiller aux prises. Ce n'est pas la seule occasion où les armateurs des navires ont été obligés d'en passer par les conditions dures & injustes qu'il a plu à leurs capitaines de leur imposer. Les voyages de Guinée entr'autres en fournissent des exemples aussi humilians qu'onéreux pour les armateurs. Il semble qu'ils soient trop heureux de trouver des capitaines à qui ils fournissent le moyen de s'enrichir lorsqu'ils sont sages, & que par le luxe ils ne prétendent pas égaler les officiers des vaisseaux du Roi.

RÉGLEMENT DU ROI,

Pour informer des pillages des Prises.

Du 31 Août 1710.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que quelque soin qu'on ait pris par les Ordonnances anciennes & nouvelles sur le fait de la Marine, quelques précautions qu'on ait apportées jusqu'à présent pour empêcher les pillages, déprédations d'effets, divertissemens & autres malversations semblables qui se commettent souvent dans les prises faites par les armateurs, quelques séveres qu'aient été les peines prononcées par ces loix, & notamment par l'article 20 du titre des prises de l'Ordonnance de 1681; cependant tous ces Réglemens n'ayant pu arrêter une licence qui augmente tous les jours par l'impunité des coupables, par le peu d'attention des Officiers des Sieges de l'Amirauté à en procurer la punition, & par les difficultés qui empêchent souvent qu'on ait une preuve certaine & juridique de ces délits : Sa Majesté connoissant la nécessité d'en arrêter le cours, tant par rapport au bon ordre de la Marine & à la discipline que doivent observer les officiers, soldats & matelots, que par la considération de l'utilité que l'Etat peut retirer des armemens, auquel rien n'est plus préjudiciable que la continuation de ce désordre. S. M. voulant y pourvoir, & desirant pareillement que la preuve de ces malversations puisse être assurée par une procédure réguliere, afin que l'Amiral jugeant selon le pouvoir attribué à sa charge, de la validité des prises & de tout ce qui leur est incident, avec les Commissaires nommés avec lui pour y statuer, & que les Officiers de l'Amirauté puissent aussi prononcer juridiquement les peines proportionnées à la qualité des délits, suivant la disposition des Ordonnances, & selon les cas différens dont la connoissance doit être portée devant eux. Sa M. a ordonné & ordonne.

ARTICLE PREMIER.

Qu'à l'avenir, aussi-tôt qu'une prise aura été amenée en quelques rades ou ports du Royaume, & que le capitaine qui l'aura faite, s'il y est en personne ou celui qu'il en aura chargé, auront fait leur rapport & représenté les papiers & les prisonniers, les Officiers de l'Amirauté les interrogeront, & ceux de l'équipage qu'ils jugeront à propos, sur le fait & les circonstances de la prise, conformément aux articles 21 & 24 du titre des prises de l'Ordonnance de 1681.

II. Si par les dispositions ou interrogatoires de l'équipage pris, par la visite du vaisseau & des marchandises, & par l'examen des papiers du chargement, les Officiers de l'Amirauté ont lieu

de préſumer qu'il y ait eu des pillages faits, des effets recelés ou divertis, ou d'autres malverſations ſemblables commiſes, ils ordonneront qu'à la requête du Procureur de S. M. au Siege de l'Amirauté, les priſonniers ou les gens de l'équipage ſeront répétés ſur leurs interrogatoires & déclarations, pourront leſdits Officiers de l'Amirauté, ſur ces répétitions, décréter contre ceux qui ſe trouveront chargés, & procéder à l'interrogatoire des accuſés.

III. Les Officiers de l'Amirauté ordonneront enſuite que les témoins ſeront récolés & confrontés aux accuſés, s'ils ſont préſens, & s'il paroît qu'ils ne ſoient pas revenus dans les ports du Royaume, ou qu'ils ſe ſoient abſentés pour ſe ſouſtraire à l'inſtruction, & pour empêcher ou détourner les preuves, il ſera ordonné que le récollement des témoins vaudra confrontation.

IV. Si l'accuſé ſe préſente, il ſera interrogé, & les témoins lui ſeront confrontés, s'ils ſont encore dans le Royaume, lorſqu'il ſera de retour; mais s'ils en ſont ſortis, ou en cas de contumace de l'accuſé, le procès ſera continué ſur la procédure qui aura été faite pendant ſon abſence; il pourra néanmoins en tout état de cauſe propoſer des reproches, s'ils ſont juſtifiés par écrit.

V. Fait S. M. très-expreſſes défenſes aux Officiers de l'Amirauté d'admettre ni ordonner la preuve d'aucuns faits juſtificatifs, ni d'entendre aucuns témoins pour y parvenir, à moins que le procès ne leur ait été renvoyé par l'Amiral pour le juger définitivement, ainſi qu'il ſera expliqué ci-après, & ne pourront l'ordonner en ce cas qu'après la viſite du procès, & en la forme preſcrite par le titre 28 de l'Ordonnance de 1670.

VI. Lorſque les Officiers de l'Amirauté auront fait les procédures marquées ci-deſſus, & que le Procureur de Sa Majeſté aura donné ſes concluſions, le tout ſera envoyé au Secretaire Général de la Marine, afin que l'Amiral avec les Commiſſaires nommés pour juger avec lui, puiſſe procéder au jugement de la validité des priſes, & en même temps de la peine que méritent leſdits pillages & malverſations.

VII. Si la preuve des pillages, déprédations & malverſations eſt ſuffiſamment établie par ces procédures, & que l'Amiral & leſdits Commiſſaires eſtiment que la reſtitution des choſes pillées & la peine du quadruple ſoient ſuffiſantes pour la qualité du délit, ils pourront la prononcer ſans qu'il ſoit beſoin de nouvelles concluſions, ni d'un nouvel interrogatoire de l'accuſé, & le condamner encore aux dommages & intérêts envers la partie, s'il y échoit; enſorte qu'après le Jugement ainſi rendu par l'Amiral, l'accuſé ne puiſſe plus être pourſuivi criminellement pour raiſon du même fait.

VIII. Si l'Amiral & leſdits Commiſſaires eſtiment qu'il y à lieu de prononcer peine afflictive, ils renverront le procès aux Officiers de l'Amirauté pour juger les coupables, & les condamner à la punition corporelle qu'ils mériteront ſuivant la qualité du délit, & de la contravention aux Ordonnances, à la reſtitution des effets, à la peine du quadruple, & aux dommages & intérêts de la partie, ſans que l'Amiral puiſſe dans ce cas y ſtatuer, mais ſeulement juger de la validité de la priſe. Mande Sa Majeſté à M. le Comte de Toulouſe, Amiral de France, de faire exécuter le préſent Réglement, & enjoint aux Officiers de l'Amirauté de le faire lire, enrégiſtrer & afficher par-tout où beſoin ſera. Fait à Marly le 31 Août 1710. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.



ARTICLE XXI.

AUssi-tôt que la prise aura été amenée en quelques rades ou ports de notre Royaume, le capitaine qui l'aura faite, s'il y est en personne, sinon celui qu'il en aura chargé, sera tenu de faire son rapport aux Officiers de l'Amirauté, de leur représenter & mettre entre les mains les papiers *& prisonniers*, & de leur déclarer le jour & l'heure que le vaisseau aura été pris, en quel lieu ou à quelle hauteur, si le capitaine a fait refus d'amener les voiles, ou de faire voir sa commission ou son congé, s'il a attaqué, ou s'il s'est défendu, quel pavillon il portoit, *& les autres circonstances de la prise & de son voyage.*

ICI commence la procédure qui doit être faite par les Officiers de l'Amirauté au sujet des prises qui sont amenées dans les ports de leur Jurisdiction. Elle est substantiellement la même en Danemarck. Art. 9 & 10 du Réglement du 5 Avril 1710.

Anciennement ils n'avoient pas seulement l'instruction des prises, ils avoient encore le droit de les juger en premiere instance, sauf l'appel. Il ne faut pour s'en convaincre que jetter les yeux sur les anciennes Ordonnances de 1400, art. 4, 6, 7, 10, 12, & 14; de 1517, art. 2, 3, 5, 8 & 9; de 1543, art. 19, 20 & suivans, & de 1584, art. 32, 33 & suivans, en grand nombre.

Par-tout il y est dit, l'Amiral ou son Lieutenant, & quelquefois même il n'y est parlé que des Officiers de l'Amirauté; preuve évidente qu'ils jugeoient les prises comme les autres affaires de l'Amirauté, au moins dans l'absence de l'Amiral; mais toujours en son nom. Or, étant le plus souvent absent, ce qui est indubitable, le Jugement des prises restoit donc à ses Officiers, sauf à eux, ajoute l'article 14 de l'Ordonnance de 1400, *à renvoyer devant l'Amiral les matieres de grand prix esquelles ils verroient qu'ils ne pourroient pas être obéis.*

Si cet usage a changé dans la suite c'est à cause de l'inconvénient des appels, soit à Table de Marbre, soit au Parlement. Rien n'étoit plus capable en effet de refroidir l'ardeur pour les armemens en course, que les lenteurs des procédures ordinaires & les frais immenses que les armateurs avoient à essuyer de la part des réclamateurs & des autres opposans, avant de pouvoir faire juger les prises.

Tous les délais sont préjudiciables dans ces occasions. Un armateur ne sauroit trop-tôt être instruit du sort de la prise, soit pour en retirer le profit si elle est bonne, & par-là se trouver encouragé à continuer la course; soit pour avoir moins de dommages & intérêts à payer, si elle est mauvaise. Les armateurs ont donc un intérêt pressant à ce que les prises soient promptement jugées; & c'est un avantage dont ils étoient nécessairement privés, dans le temps que les appels étoient reçus dans cette matiere comme pour les affaires ordinaires.

Ce seroit bien autre chose aujourd'hui, que l'esprit de chicane est si prodigieusement répandu, s'il n'y eût été remédié.

Le moyen qui parut d'abord le plus ſimple & le plus naturel, fut d'attribuer à M. l'Amiral perſonnellement, le droit excluſif de juger les priſes. Sans doute que cet arrangement n'a été pris dans le principe qu'avec le concours de l'autorité royale. Cependant on ne voit point l'origine de cet établiſſement, quoiqu'il n'ait pu avoir lieu que depuis l'Ordonnance de 1584: & la premiere loi que nous trouvons qui ait reconnu le pouvoir de juger les priſes comme un attribut de la charge de l'Amiral, eſt la déclaration du Roi du premier Février 1650, portant, art. 6 & 9, que les procédures concernant les priſes ſeront faites par les Officiers de l'Amirauté des lieux où elles arriveront; & enſuite *envoyés à la Reine Mere*, exerçant alors la charge de Grand-Maître, Chef & Surintendant Général de la navigation & commerce de France, *pour être jugées en la maniere accoutumée ſuivant les Ordonnances.*

Cela ſuppoſe, comme on le voit, un droit antérieur attribué à l'Amiral, de juger les priſes privativement aux Officiers de l'Amirauté. Il ne paroît pas néanmoins qu'aucun Amiral en ait joui avant Henri de Montmorency; mais il n'eſt pas douteux qu'il n'en fût en pleine & paiſible poſſeſſion, même à l'égard des priſes amenées dans les ports de Bretagne, malgré les prétentions contraires du Gouverneur de cette Province.

C'eſt ce qui réſulte d'un Jugement par lui rendu le 3 Octobre 1624, au ſujet d'une priſe conduite à Breſt. Il eſt même à obſerver que la formule de ce Jugement eſt préciſément celle qui eſt aujourd'hui en uſage : *nous, en vertu du pouvoir attaché à notre charge d'Amiral, avons déclaré, &c.*

Deux ans après ce Jugement, la charge d'Amiral ayant vaqué par la mort du Duc de Montmorency, Louis XIII en ſupprima le titre, pour créer celle de Grand-Maître, Chef & Surintendant de la navigation & commerce de France en faveur du Cardinal de Richelieu; & l'on penſe bien que ce Cardinal Miniſtre, vraiement Amiral ſous le titre de Grand-Maître, &c. ne négligea pas l'exercice d'un droit auſſi flatteur que celui de juger les priſes.

Après lui M. de Brézé, ſon neveu & ſon ſucceſſeur, quoique avec beaucoup moins de crédit, ſut auſſi ſe maintenir dans cette prérogative; & à plus forte raiſon la Reine Mere, qui poſſéda, après M. de Brézé, la même charge de Grand-Maître de la navigation, &c. Si l'on en pouvoit douter après tout, il n'y auroit qu'à recourir aux articles 6 & 9 déjà cités de la Déclartion du premier Février 1650.

Ce qui prouve au reſte que la Reine Mere ne jugeoit pas les priſes en qualité de Régente du Royaume, mais ſeulement comme exerçant la charge de Grand-Maître de la navigation, c'eſt que les Jugemens qu'elle rendoit en cette partie n'étoient ſignés que du Secretaire Général de la Marine, à qui les procédures étoient envoyées ſuivant l'uſage.

Auſſi, M. le Duc de Vendôme, ayant ſuccédé à cette charge ſur la démiſſion de la Reine Mere, continua-t-il de juger les priſes. Ce droit lui fut même confirmé par Arrêt du Conſeil du 19 Août 1650. Lorſque les affaires étoient difficiles, il faiſoit prier, avec l'agrément du Roi, quelques-uns de Mrs les Conſeillers d'Etat ou Maîtres des Requêtes d'aſſiſter au Jugement. On s'aſſembloit dans un appartement de l'Hôtel de Vendôme, qu'il avoit fait préparer à cette fin, & qui s'appelloit l'appartement de l'Amirauté. Le Prévôt de la Marine

ou son Lieutenant avec ses archers, en gardoient la porte & servoient d'huissiers pendant la tenue des séances.

Après M. de Vendôme, M. le Duc de Beaufort en usa de même. Il tenoit son conseil, tantôt à l'Hôtel de Vendôme, tantôt dans son Hôtel à Saint-Germain-en-Laye.

On conçoit que durant le Ministere du Cardinal de Richelieu, & la Régence de la Reine Mere, les appels des Jugemens des prises ne pouvoient guere être d'usage, & que les raisons d'acquiescement aux décisions dans ce genre, n'étant plus la même dans le temps de M. de Vendôme, il en dût être autrement.

Il fallut donc arrêter ces appels devenus trop fréquens, & non moins préjudiciables aux parties, qu'injurieux à l'autorité de la charge d'Amiral représentée par celle de Grand-Maître de la navigation. Pour cet effet il fut résolu d'établir une commission en forme, composée de Conseillers d'état & de Maîtres des Requêtes, qui s'assembleroient à l'avenir près de la personne de M. le Duc de Vendôme, pour tenir le Conseil des prises & y juger celles qui seroient faites, de même que les affaires concernant les bris & échouemens des vaisseaux ennemis, privativement à tous autres Juges, pour être les Jugemens qui interviendroient, exécutés par provision, en baillant caution par la partie intéressée, l'appel réservé au Conseil d'Etat du Roi; & c'est ce qui fut exécuté par des Lettres-Patentes données à Toulouse le 20 Décembre 1659.

Telle est l'époque fixe du premier établissement du Conseil des prises. Avant ce temps-là & même durant le Ministere du Cardinal de Richelieu, il étoit bien d'usage d'appeller au Jugement des prises des Conseillers d'Etat & des Maîtres des Requêtes, à raison de quoi on regardoit les assemblées de ces Magistrats, comme formant le Conseil des prises; mais ce n'étoit pas une commission réglée; elle ne devint telle qu'au moyen desdites Lettres-Patentes du 20 Décembre 1659; ce qui n'empêcha pas néanmoins que les Jugemens ne continuassent d'être rendus au nom de M. le Duc de Vendôme comme auparavant. C'est aussi là l'époque de l'attribution des appels en matiere des prises, au Conseil d'Etat du Roi.

Cet ordre subsista sans variation pendant l'exercice de M. le Duc de Beaufort, successeur de M. le Duc de Vendôme. Mais après le décès de M. de Beaufort, arrivé en l'année 1669, Louis XIV ayant jugé à propos de rétablir la charge d'Amiral en faveur de M. le Comte de Vermandois, & la minorité de ce prince ne lui permettant pas de présider au Conseil des prises, les Jugemens qui y furent rendus dans la suite, cesserent d'être intitulé du nom d'Amiral, le Roi ayant établi en 1672 une commission du Conseil, où les prises devant être jugées, & les Arrêts expédiés au nom de Sa Majesté.

Cependant le Roi, pour prévenir les conséquences qui en pourroient résulter, jugea à propos de faire un Réglement le 23 Septembre 1676, par lequel il ordonna entr'autres choses que les assemblées des Commissaires se tiendroient toujours dans la maison de l'Amiral de France, lorsqu'il seroit en âge d'y assister pour y tenir la premiere place, & qu'en attendant qu'il fût en âge, elles se tiendroient dans un appartement de sa Maison, au cas qu'il y en eût un commode, ou dans le même lieu où se tenoit le Conseil de Sa Majesté dans ses maisons royales, ou dans la maison de celui qui présideroit à l'assemblée.

M. le Comte de Vermandois étant mort en minorité, & M. le Comte de

Toulouſe ayant été pourvu de la charge d'Amiral auſſi en minorité, il intervint, le 12 Octobre 1688, un nouveau Réglement entiérement conforme en cette partie au précédent du 23 Septembre 1676.

Cette derniere alternative ayant été préférée par Mrs. les Commiſſaires, & en conſéquence les aſſemblées pour le Jugement des priſes s'étant tenues réguliérement dans la maiſon du plus ancien des Commiſſaires Conſeillers d'Etat, lorſque M. le Comte de Toulouſe eut atteint l'âge requis pour préſider au Conſeil des priſes, il s'éleva une difficulté, non préciſément ſur le point de ſavoir ſi les aſſemblées ſe tiendroient dans ſa maiſon, puiſque ce point étoit décidé expreſſément par les Réglemens de 1676 & 1688, conformément à l'uſage pratiqué de tous temps, mais ſur l'intitulé des Jugemens, M. l'Amiral prétendant qu'ils devoient porter ſon nom, comme ayant ſeul droit de les rendre, par un privilege attaché à ſa charge auſſi de toute ancienneté; & Mrs. les Commiſſaires qui avoient perdu cet uſage de vue depuis plus de 25 ans, qu'ils n'avoient vu un Amiral les préſider, ſoutenant de leur côté que, par leur qualité de Commiſſaires nommés par le Roi, ils étoient Juges conjointement avec M. l'Amiral, de maniere que les Jugemens ſur le fait des priſes ne devoient être rendus qu'au nom du Roi.

Cette conteſtation devenue ſérieuſe, étoit trop intéreſſante pour M. le Comte de Toulouſe, pour qu'il ne négligeât rien de tout ce qui pouvoit ſervir a appuyer ſon droit. Il donna donc des mémoires au Roi, dans leſquels il fit voir que depuis l'établiſſement de ſa charge, l'Amiral avoit toujours eu le privilege de juger les priſes, ſoit par lui-même, ſoit par ſes officiers; que ce privilege étoit conſigné dans toutes les anciennes Ordonnances, & que s'il n'étoit pas auſſi expreſſément déſigné dans les nouvelles, il n'y en avoit aucune abſolument qui y eût dérogé; que ce même privilege n'avoit reçu aucune atteinte depuis qu'il avoit été nommé des Conſeillers d'Etat & des Maîtres des Requêtes pour aſſiſter au Jugement des priſes, puiſque, quoique cet uſage eût été pratiqué dès le temps du Cardinal de Richelieu, premier Grand-Maître, Chef & Surintendant de la navigation, les Jugemens des priſes n'en avoient pas moins été rendus en ſon nom & des Grands-Maîtres ſes ſucceſſeurs, de même qu'ils l'avoient été au nom du Duc de Montmorency & des Amiraux ſes prédéceſſeurs; & que s'il en avoit été autrement depuis le rétabliſſement de la charge d'Amiral en 1669, c'eſt que cette charge ayant toujours été poſſédée en minorité, & pendant ce temps-là l'Amiral n'ayant pas eu droit de préſider au Conſeil des priſes, il n'y avoit pas de de conſéquence à tirer de ce que les Jugemens n'avoient pas été rendus en ſon nom dans cet intervalle.

Le droit de M. le Comte de Toulouſe ainſi fondé ſur les Ordonnances & ſur la poſſeſſion non interrompue de ſes prédéceſſeurs majeurs, il en concluoit que Mrs. les Commiſſaires n'étoient à ſon égard que des aſſeſſeurs que le Roi lui donnoit pour l'aider dans le Jugement des priſes, à *l'inſtar* des Commiſſaires que le Roi nommoit auſſi dans les commiſſions adreſſées aux Intendans pour juger certaines affaires; & que comme la qualité de Commiſſaires qu'avoient ceux-ci n'empêchoit pas que les Jugemens ne fuſſent rendus au nom des Intendans, de même celle de Commiſſaires du Conſeil des priſes ne devoit pas empêcher que les Jugemens de ce Conſeil ne portaſſent le nom de l'Amiral, comme ayant éminemment, par le titre de ſa charge, le privilege de juger ſeul

les

les prises & tout ce qui en dépend, d'où il s'ensuivoit, par identité de raison, que les requêtes des parties devoient lui être adressées, & que c'étoit à lui aussi qu'il appartenoit de charger les Officiers de l'Amirauté de tenir la main à l'exécution des Jugemens.

Ce n'est là qu'un foible crayon des moyens employés par M. le Comte de Toulouse pour soutenir ses prétentions, qui parurent si justes à Sa Majesté, qu'elle n'hésita pas à porter en conséquence le Réglement du 9 Mars 1695, qui depuis a été une loi inviolablement observée, ayant été confirmée chaque fois, que depuis ce temps là la guerre a donné lieu à l'établissement d'un nouveau Conseil des prises, comme il résulte des Réglemens postérieurs des 12 Mai 1712, 12 Février 1719, 3 Novembre 1733, & 23 Avril 1744.

Par ce Réglement, le Roi ordonna que » les Officiers des Sieges d'Amirauté » établis dans les ports du Royaume feroient les instructions concernant les » prises & les échouemens, circonstances & dépendances, jusqu'au jugement » définitif exclusivement; & qu'elles seroient jugées en premiere instance par » le sieur Comte de Toulouse, Amiral de France, & les sieurs Commissaires » qui seroient nommés & choisis par Sa Majesté, *pour tenir Conseil près de lui*; » & par appel au Conseil Royal des Finances, au rapport du Secretaire d'Etat » ayant le département de la Marine.

Au fonds ce n'étoit que renouveller les Lettres-Patentes du 20 Décembre 1659, portant l'établissement originaire du Conseil des prises, & remettre les choses dans leur premier état; mais une interruption de 25 ans, durant laquelle Mrs. les Commissaires s'étoient regardés comme vrais Juges des matieres des prises au nom du Roi, n'étoit pas un foible obstacle au retour de M. l'Amiral dans l'exercice des droits de sa charge en cette partie.

Le même jour de ce nouveau Réglement du 9 Mars 1695, le Roi nomma les Commissaires qui devoient s'assembler *près la personne de M. le Comte de Toulouse, & en son absence en sa maison, pour y tenir Conseil & juger les prises, &c.* le tout en conformité dudit Réglement.

Ces Commissaires étoient dix Conseillers d'Etat, & six Maîtres des Requêtes, Sans compter M. de Valincourt, Secretaire général de la Marine, qui n'avoit pas alors voix délibérative, mais qui l'obtint enfin par Arrêt du Conseil d'Etat du 13 Août 1707 : prérogative dont avoient joui ses prédécesseurs avant le Réglement du 23 Septembre 1676, ou plutôt avant l'établissement d'une commission pour les prises en 1672, & qui a passé ensuite à ses successeurs.

Depuis cet Arrêt de 1707, les Secretaires de la Marine ne signent plus les Jugemens des prises; il a été nommé un Greffier pour les signer & les expédier : Réglemens des 3 Novembre 1733 & 23 Avril 1744.

Au surplus c'est M. l'Amiral qui nomme à cette Charge de Secretaire général de la Marine, & qui en fait expédier les provisions : celles de M. de Valincourt sont du 2 Janvier 1695 : celles de M. l'Enfant, son successeur, sont du 25 Janvier 1730 : celles de M. de Romieu, sont du 2 Mai 1738 : & celles de M. de Grand-Bourg, actuellement en place, sont du 3 Octobre 1757. V. l'art. 14 du tit. de l'Amiral.

La premiere séance de ce nouveau Conseil des prises, fut tenue peu de jours après par M. le Comte de Toulouse, dans son appartement au Château de

Verſailles le récit du cérémonial obſervé à ce ſujet, ne paroîtra peut-être pas déplacé ici.

On avoit fait préparer dans une chambre de l'appartement de M. le Comte de Toulouſe une grande table, couverte d'un tapis de velours verd avec une frange d'or au bas, autour de laquelle étoient des fauteuils pour Mrs. les Conſeillers d'Etat, & des chaiſes à dos pour Mrs. les Maîtres des Requêtes, le tout garni d'un pareil velours.

Mrs. les Commiſſaires, invités à la ſéance par des billets de M. le Comte de toulouſe, s'étant rendus dans le lieu de l'aſſemblée, M. Boucherat, Chancelier, vint avant qu'on eût pris ſéance, & dit à ces Mrs. que l'intention du Roi étoit que l'on prît place dans ce Conſeil, de même qu'aux Conſeils du Roi, ſuivant le rang d'ancienneté ; Mais que comme M. de Pontchartrain, depuis Chancelier, étoit Miniſtre d'Etat, ce ſeroit faire plaiſir à Sa Majeſté que de lui donner la premiere place après M. l'Amiral; ce qui fut ainſi arrête; & M. le Chancelier s'étant rétiré, on prit ſéance.

Auſſi-tôt après, les Huiſſiers du Conſeil vinrent en députation ſupplier M. le Comte de Toulouſe de leur laiſſer la garde de la porte de ſon Conſeil, attendu qu'il n'étoit compoſé que des mêmes Juges que ceux qui étoient aux Conſeils du Roi; mais S. A. S. les remercia, en leur diſant qu'elle y avoit pourvu. En effet, elle avoit commis un de ſes Officiers, le ſieur Louvet, pour garder la porte, l'épée au côté; ce qui s'eſt toujours pratiqué depuis.

M. l'Amiral étoit au haut-bout de la table ou du bureau, dans un fauteuil un peu plus large & plus élevé que ceux de Mrs. les Conſeillers d'Etat; M. de Pontchartrain avoit la premiere place après S. A. S. & les autres Commiſſaires étoient placés ſelon leur rang d'ancienneté.

Chacun ayant pris ſa place, M. le Comte de Toulouſe ouvrit la ſéance par le diſcours ſuivant.

» Meſſieurs, le Roi m'a commandé de vous aſſembler ici pour juger avec » vous les priſes qui ſe font ſur les ennemis.

» Comme il n'y a rien de plus important dans cette matiere que de pro- » curer une prompte expédition aux parties, je ne doute point que vous n'y » apportiez tous vos ſoins.

» De mon côté, je donnerai de ſi bons ordres aux Officiers des Amirautés, » & je les ferai exécuter ſi exactement, que j'ai lieu de croire qu'ils feront » leur devoir.

» J'eſpere auſſi, Meſſieurs, que vous voudrez bien ſuppléer, par vos lumie- » res, à mon peu d'expérience; & je ſuis fort aiſe que ceci me donne occa- » ſion d'aſſurer cette compagnie de l'eſtime particuliere que j'ai pour tous ceux » qui la compoſent.

Enſuite on rapporta les affaires.

Depuis, le Conſeil des priſes s'eſt toujours tenu chez M. l'Amiral. Dans l'abſence de M. le Comte de Toulouſe, Mrs. les Commiſſaires s'aſſembloient dans ſon appartement à l'Arſenal à Paris; ſon fauteuil reſtoit vuide à ſa place, & l'Huiſſier gardoit la porte à l'ordinaire.

M. Puſſort, le plus ancien des Commiſſaires, étant trop incommodé pour ſe rendre à l'Arſenal, M. le Comte de Toulouſe lui écrivit pour lui permettre de

tenir le Conseil chez lui ; & depuis ce temps-là, il accorda la même permission au plus ancien Conseiller d'Etat, mais toujours par écrit. L'Huissier de garde ne se trouvoit point alors à la porte du lieu de l'assemblée, & l'ancien Commissaire prenoit aussi la premiere place en qualité de président ; c'est-à-dire, la même que prenoit M. l'Amiral, lorsque le Conseil se tenoit dans sa maison.

Dans tous les cas, les Jugemens étoient rendus au nom de M. l'Amiral comme s'il eût jugé seul, & c'étoit lui aussi seul qui en ordonnoit l'exécution.

Tout cela s'observe encore aujourd'hui.

Il n'est donc resté aux Officiers des Amirautés que le droit de faire l'instruction de la procédure des prises, & de faire exécuter les Jugemens rendus par M. l'Amiral à ce sujet au Conseil des prises. Il est vrai que sur les remontrances des armateurs en course qui se plaignoient des pertes que leur causoit la lenteur de l'expédition des affaires au Conseil des prises, par Arrêt du Conseil d'Etat du 2 Octobre 1689, le pouvoir de juger les prises avoit été rendu aux Officiers de l'Amirauté, lorsqu'elles paroîtroient constamment légitimement faites, avec faculté d'en faire vendre provisoirement les effets, pour les deniers en provenans, rester en dépôt jusqu'à ce que leurs Sentences eussent été confirmées au Conseil, le tout nonobstant le Réglement du 21 Octobre 1688, auquel il étoit dérogé à cet égard. Mais, sous prétexte des abus qui pouvoient résulter de ce nouvel arrangement, qui rendoit, disoit-on, les Officiers de l'Amirauté maîtres de juger & faire vendre des prises comme évidemment bonnes, tandis qu'elles seroient sujettes à main-levée en tout ou partie ; & sous prétexte encore que l'expédition, loin d'être plus prompte par cette voie, étoit au contraire retardée, l'Arrêt n'eut qu'une exécution passagere & assez courte, sans qu'il paroisse néanmoins qu'il ait été révoqué expressément par aucun autre.

Avant le Réglement du 9 Mars 1695, on voit seulement des mémoires tendans à sa révocation, & contenant au surplus les moyens d'accélérer le Jugement des affaires au Conseil des prises, aussi-bien que de réprimer les chicanes, soit des réclamateurs mal fondés, soit des armateurs lorsqu'ils avoient lieu de craindre la main-levée de la prise ; mais tout cela n'étoit qu'un projet.

Ce que l'on voit de plus, c'est un Arrêt du Conseil du 30 Octobre 1689, qui, en ordonnant qu'à l'avenir les affaires concernant les prises seroient jugées par les Commissaires nommés à cet effet, réservoit aux parties qui voudroient revenir contre les Arrêts, la faculté de se pourvoir, par requête en révision ou cassation s'il y avoit lieu, devant les mêmes Commissaires, pour leur être fait droit par Sa Majesté ainsi qu'il appertiendroit, au rapport d'un des Commissaires autre que le rapporteur de l'Arrêt contre lequel on se pourvoiroit ; & un autre Arrêt aussi du Conseil d'Etat du 20 Janvier 1691, donnant pouvoir auxdits Commissaires » de juger à l'avenir les contestations concer- » nant les partages des prises & autres qui en dépendent, ensemble les récla- » mations qui pourront survenir au sujet des vaisseaux ennemis qui relâchent » par mauvais temps dans les ports du Royaume, ou qui y viennent sans passe- » ports du Roi.

Mais ce n'étoit pas-là une révocation de l'Arrêt attributif aux Officiers de l'Amirauté du droit de juger en premiere instance les prises évidemment bonnes, & de les faire vendre provisoirement, en attendant la confirmation de leurs Sentences.

Auſſi continuerent-ils de juger ces ſortes de priſes, comme il réſulte de pluſieurs Sentences des Années 1690 & ſuivantes. Ils y furent même autoriſés de nouveau par la ſeconde inſtruction concernant la procédure des priſes, en date du 16 Août 1692 ; de ſorte qu'il eſt vrai de dire que l'exécution de cet Arrêt du 2 Octobre 1689, dura & demeura ſans atteinte juſqu'au Réglement notable du 9 Mars 1695, dont il a été parlé, & qu'on a dit avoir toujours été obſervé depuis très-exactement, ayant été confirmé ſucceſſivement & ſans aucune modification par divers Arrêts du Conſeil en date des 12 Mai 1702, 12 Février 1719, 2 Novembre 1733, & 23 Avril 1744.

En conſéquence de celui du 12 Mai 1702, & deux jours après, M. le Comte de Toulouſe écrivit à chacun de Mrs. les Commiſſaires du Conſeil des priſes, un billet conçu en ces termes :

» Le Roi m'ayant bien voulu donner, pour juger les priſes durant la guerre » où l'on va entrer, le même ſecours qu'il m'avoit donné durant la guerre » précédente, je me ſuis fait, Monſieur, un fort grand plaiſir de vous en don» ner la nouvelle, & de vous prier de vous trouver au Conſeil des priſes, » ſuivant l'avis que vous en aurez. *Signé*, L. A. DE BOURBON.

Il réſulte de là que Mrs. les Commiſſaires étoient avertis de la part de M. l'Amiral chaque fois que l'on devoit tenir le Conſeil des priſes, & cela s'eſt toujours pratiqué depuis.

Il a été obſervé que dès l'établiſſement primitif du Conſeil des priſes, la connoiſſance des affaires concernant les priſes avoit été attribuée à ce Conſeil, privativement à tous autres Juges ; & que l'appel des Jugemens qui ſeroient rendus, avoit été réſervé au Conſeil d'Etat du Roi, & enſuite au Conſeil Royal des Finances, ſans variation depuis. Cependant cela n'a pas empêché qu'en différent temps les Parlemens n'aient entrepris de connoître de ces matieres par appel ou autrement ; mais ces entrepriſes ont toujours été réprimées, comme il réſulte de quantité d'Arrêts du Conſeil d'Etat, qui ont caſſé ceux des Parlemens, avec défenſes à eux de connoître de pareilles affaires, & aux parties d'y faire aucunes procédures, à peine de nullité, caſſation d'icelles, & de tous dépens, dommages & intérêts.

Du nombre de ces Arrêts du Conſeil, ſont celui du 15 Novembre 1689, par rapport au Parlement d'Aix ; ceux des premier Novembre 1698, 25 Janvier 1699, & 9 Avril 1707, concernant le Parlement de Bordeaux ; & celui du 18 Juillet 1708, au ſujet du Parlement de Paris. Ces deux derniers ont ajouté la peine de 10000 liv. d'amende contre les parties qui contreviendroient à ces defenſes.

Revenons maintenant à la diſpoſition de notre article, qui, comme on l'a annoncé d'abord, contient le début de la procédure à faire par les Officiers de l'Amirauté au ſujet des priſes amenées dans les ports du Royaume.

Cette procédure commence par le rapport ou déclaration que doit faire le chef établi ſur la priſe ou capitaine du corſaire, ſi c'eſt lui qui a amené la priſe ; & notre article preſcrit en détail la forme de ce rapport, avec les conditions qui doivent l'accompagner, le tout d'après l'arrêt du Conſeil du 31 Juillet 1666, & le Réglement du 6 Juin 1672, qui eſt la premiere inſtruction qui ait été dreſſée pour la procédure des priſes : ce Réglement confirmé par Arrêt du Conſeil du 27 Janvier 1674, fut fait par l'ordre de la Reine Marie-

Thérese d'Autriche, épouse de Louis XIV, qu'il avoit déclarée Régente du Royaume à son départ pour la conquête de la Hollande.

Le rapport doit être fait *Aussi-tôt* l'arrivée de la prise; c'est-à-dire, sans aucun délai; & sans attendre les vingt-quatre heures accordées en général aux capitaines des vaisseaux marchands, pour faire au Greffe de l'Amirauté leur déclaration d'arrivée ou de relâche, & cela de peur que, dans l'intervalle, les gens du corsaire établis sur la prise ne trouvassent le moyen de mettre secrétement des marchandises à terre.

Si le corsaire n'a pas été armé dans le port de l'Amirauté où la prise a été amenée, il faut que le capitaine, avant d'être reçu à faire son rapport, représente sa commission en guerre; ou si c'est un vaisseau de Roi armé par des particuliers, le capitaine doit remettre entre les mains du Lieutenant de l'Amirauté une copie du traité fait avec Sa Majesté, ou de l'ordre en vertu duquel l'armement aura été fait : instruction du 16 Août 1692.

A l'égard des vaisseaux du Roi armés en course aux frais & pour le compte de Sa Majesté, comme les capitaines commandans ses vaisseaux sont tous connus, il suffit, pour admettre le chef de la prise à faire son rapport à l'Amirauté, qu'il produise l'ordre du capitaine qui l'a chargé de la conduite de la prise.

On comprend par-là, que les capitaines des vaisseaux du Roi sont sujets à faire les rapports de leurs prises devant les Officiers de l'Amirauté, de même que les capitaines des corsaires; & cela est vrai en effet aujourd'hui indistinctement. Autrefois l'Amirauté ne connoissoit pas de toutes les prises faites par les vaisseaux du Roi; celles faites sous le pavillon d'une armée navale ou d'une escadre composée au moins de quatre vaisseaux, étoient exceptées, & la procédure en devoit être faite par les Intendans & Commissaires généraux de la Marine : cela avoit été déjà réglé de la sorte par Ordonnances des 23 Février 1674, & 4 Mars 1684; & l'Ordonnance génerale du 15 Avril 1689, liv. 22, tit. premier, art. premier & 3 qui les avoit confirmées, avoit été suivie de l'instruction du 16 Août 1692, qui étoient absolument conformes. Mais cela fut changé par l'art. 10 du Réglement du 9 Mars 1695, portant que l'instruction des prises faites par les vaisseaux du Roi, seroit faite par les Officiers de l-Amirauté, en quelques nombre que fussent les vaisseaux qui auroient fait les prises; & cette attribution n'a point varié depuis, ayant constamment été renouvellée par les Réglemens postérieurs des 12 Mai 1702, 12 Février 1719, 3 Novembre 1733, & 23 Avril 1744.

Le rapport doit contenir non-seulement tout ce qui est compris dans cet article distinctement, mais encore *les autres circonstances de la prise & de son voyage* : addition naturelle qui a fait introduire l'usage de faire déclarer au capitaine, dans son rapport, le temps auquel il a commencé sa course; s'il lui est arrivé avant la prise quelque chose de remarquable; s'il a fait d'autres prises & ce qu'elles sont devenues; de quelle maniere il s'est comporté au sujet de la prise; s'il y a été commis du pillage; s'il n'a point été jetté des papiers ou autres choses à la mer; s'il a amené tous les prisonniers, ou ce qu'il a fait des autres; & s'il a armé dans une autre Amirauté, il doit déclarer les raisons qui l'ont empêché de retourner au port de son armement : Réglement ou instruction du 16 Août 1692.

Cela fait, il doit représenter les papiers de la prise, ou s'il n'en a pas, non

plus que de prisonniers, il faut qu'il en dise les raisons. Ce n'en seroit pas une valable pour les papiers s'il les avoit jettés à la mer ou brûlés, sous prétexte qu'ils lui paroissoient inutiles, l'intention du Roi étant que les papiers inutiles pour faire déclarer la prise bonne, mais utiles aux particuliers pour leurs affaires de famille ou de commerce, leur soient rendus après la prise jugée, à raison de quoi il est défendu à tous capitaines de corsaires de jetter à la mer ou de brûler aucuns papiers des prises : lettre de M. de Pontchartrain du 11 Juillet 1708.

Pour ce qui est des lettres trouvées sur les prises, comme elles sont inutiles lorsque le navire est constamment ennemi, parce qu'alors tout est de bonne prise, il y eut ordre du Roi, dans la derniere guerre, de les adresser à M. le Comte de Maurepas, Ministre de la Marine, aussi-tôt l'arrivée de chaque prise évidemment bonne. A l'égard des prises suspectes, il fut prescrit aux Officiers de l'Amirauté de ne garder que les lettres qui pourroient donner quelques éclaircissemens sur la validité, pour les joindre à la procédure, & d'envoyer les autres : lettre de M. de Maurepas du 4 Septembre 1744. Il est à observer qu'il n'étoit pas défendu d'ouvrir les lettres; c'est pourquoi les Officiers de l'Amirauté les ouvroient pour la plupart, tant pour en retirer les connoissemens relatifs au chargement de la prise, qu'en vue de découvrir, par ces lettres, les projets des ennemis pour en informer le Ministre.

Représentant les papiers, avec déclaration qu'il n'y en a pas d'autres, il en est dressé un état sommaire par le Juge qui en ordonne ensuite le dépôt au greffe après les avoir paraphés & numérotés par premier & dernier, & les avoir fait parapher aussi par ledit capitaine, en conformité dudit Réglement du 16 Août 1692. Tout cela se fait en présence du Procureur du Roi, partie nécessaire dans tout ce qui a rapport à la procédure concernant les prises.

Il est encore prescrit de faire élire le domicile dans le lieu, ou à la suite du Conseil des prises, au capitaine ou autre officier qui fait le rapport; & en cas de refus il lui est déclaré que les significations qui lui seront faites au greffe, vaudroient comme si elles étoient faite à son domicile : Arrêt du Conseil du 26 Octobre 1692.

Si le capitaine du corsaire, au lieu d'amener la prise, la rançonne, il fera tout de même son rapport circonstancié, & déposera au greffe le billet de rançon après l'avoir paraphé, en déclarant ce qu'il a fait de l'ôtage que l'on a coutume de prendre dans ces occasions.

Quant aux *prisonniers* que notre article veut qui soient remis aux Officiers de l'Amirauté avec les papiers de la prise, cela est conforme à toutes les anciennes Ordonnances, aux termes desquelles la garde des prisonniers appartenoit à l'Amiral ou à ses Lieutenans, avec faculté de se servir à ce sujet des prisons du Roi, ou des Seigneurs, le tout pour la conservation, tant de son dixieme de la rançon de ces prisonniers, que de son droit de sauf conduit pour leur retour. En conséquence il étoit défendu aux capitaines de corsaires de relâcher aucuns prisonniers des prises qu'ils faisoient sans le consentement de l'Amiral.

On peut voir sur tout ceci les Ordonnances de 1400, art. 4 & 18; de 1717, art. 3 & 14; de 1543, art. 20, 40 & 48; & de 1584, art. 25, 33, 51 & 56, avec Déclaration du Roi du premier Février 1650, art. 9.

Il ne paroît point que ces dispositions aient été révoquées par aucune autre Ordonnance ; il est prouvé même, en ce qui concerne les sauf conduits en particulier, par un certificat de plusieurs bourgeois & armateurs de Dunkerque, en date du 15 Juin 1691, que durant la guerre avec la Hollande depuis 1670, jusqu'en 1678, en vertu de la convention suivant laquelle les prisonniers faits sur mer doivent être relâchés de part & d'autre, le Lieutenant de l'Amirauté de Dunkerque étoit en possession de délivrer au nom de M. l'Amiral les sauf conduits nécessaires à tous les Hollandois prisonniers, pour retourner dans leur pays sans crainte d'être arrêtés.

Cependant cet usage changea quelques temps après ; les Commandans des places où les prisonniers étoient amenés, s'étant attribués, à la faveur de la minorité de M. le Comte de Toulouse, le droit de les garder & d'en disposer suivant les ordres qu'ils en recevroient immédiatement du Roi, ce qui donna occasion à M. le Comte de Toulouse, devenu majeur, de réclamer son droit, & demander, qu'à tout le moins les ordres que le Roi voudroit donner pour échanger ou relâcher les prisonniers, lui fussent adressés à lui, pour les faire passer ensuite aux Commandans des places, sans préjudice du droit de rançon à l'égard des prisonniers qui seroient dans le cas d'en payer, pour être la rançon attribuée aux armateurs, sauf son droit de dixieme. Mais les remontrances qu'il fit à ce sujet, furent sans succès, & depuis les Commandans des places se sont toujours maintenus dans le droit de garder les prisonniers : il en est pourtant qui se laissent usurper par les Commissaires de Marine.

A l'égard des prisonniers amenés dans les ports qui ne sont pas places de guerre, il fut réglé par Ordonnances des 7 Novembre 1703, & 11 Mars 1705, qu'ils seroient remis à l'Intendant ou au Commissaire de Marine du port où le corsaire conduiroit ou enverroit la prise. Il est des Commissaires de Marine qui, sans égard à la distinction entre les ports qui sont places de guerre & ceux qui ne le sont pas, s'emparent de tous les prisonniers faits sur mer.

Aujourd'hui il ne s'agit donc plus de remettre les prisonniers entre les mains, c'est-à-dire, au pouvoir des Officiers de l'Amirauté, puisque notre article ne subsiste plus en cette partie. Ce qui se pratique maintenant à ce sujet, c'est qu'à l'arrivée du corsaire & de la prise, les prisonniers sont livrés au Commandant de la place ou au Commissaire de la Marine, qui les fait mettre en prison pour les y garder en attendant les ordres du Roi.

Et comme, pour l'instruction de la prise, il y a quelquefois nécessité de prendre l'interrogatoire de tous les prisonniers, & toujours du capitaine avec deux de ses gens au moins, lorsqu'il est question de les entendre à l'Amirauté, on en prévient le Commandant ou le Commissaire, qui, à l'heure marquée, fait conduire les prisonniers indiqués ; &, après qu'ils ont subi l'interrogatoire, ils sont conduits en prison : ce qui se réitere toutes les fois qu'il s'agit de les interroger de nouveau.

Les cas où les corsaires sont obligés de se charger de tous les prisonniers, sans en relâcher aucun, & ceux où il leur est permis de n'amener que ceux qui sont nécessaires pour constater la prise, ont eté distingués sur l'art. 17 ; mais aujourd'hui que, par la Déclaration du Roi, du 5 Mars 1748, art. 3, confirmée par celle du 15 Mai 1756, il y a des récompenses promises par tête de prisonniers, il y a apparence que dorénavant ils ameneront le plus de prisonniers qu'il leur sera possible.

RÉGLEMENT
FAIT PAR LE ROI.

Sur le fait de la procédure des prises qui se font en mer,

Avec l'Arrêt du Conseil d'Etat qui ordonne que ledit Réglement sera exécuté par les Officiers des Sieges de l'Amirauté, à peine d'interdiction.

Du 6 Juin 1672.

ARTICLE PREMIER.

AUssi-tôt que les vaisseaux appartenans aux ennemis de l'Etat, pris par les vaisseaux de Sa Majesté, ou par ceux qui sont armés par sa permission sur les commissions de M. l'Amiral, seront arrivés aux rades, ports & havres du Royaume, le Lieutenant de l'Amirauté, ou autres Officiers qui en feront la fonction, accompagnés du Procureur du Roi & du Greffier, recevront la déclaration du capitaine qui aura fait la prise, s'il y est en personne, sinon de celui qu'il en aura chargé.

II. La déclaration contiendra le lieu, le jour & l'heure que le vaisseau a été pris, si le capitaine a fait refus d'amener les voiles, de faire voir sa commission où son congé; s'il a attaqué ou s'il s'est défendu; quel pavillon il portoit; ce qui s'est passé lors de la prise; si dans la chambre du capitaine il a été trouvé quelques papiers, charte-parties & connoissemens, & autres circonstances de tout ce qui s'est passé lors de la prise; s'il n'a été rien jetté à la mer; & si le capitaine a satisfait à tout ce qu'il doit faire en ces occasions, suivant les Réglemens & Ordonnances.

III. Après la déclaration reçue, le Lieutenant de l'Amirauté donnera l'ordre pour faire entrer le vaisseau dans le port; & en cas qu'il soit demeuré dans la Rade, le Lieutenant avec le Procureur du Roi & Greffier, se transporteront sur le vaisseau pris, & feront procès-verbal de l'état auquel ils le trouveront, dans lequel ils feront mention si les écoutilles, chambres, caisses & ballots ont été ouverts ou non; si le fond de cale aura été pillé, visité ou endommagé en quelque sorte & maniere que ce soit; ensuite il fera ouverture de la chambre du capitaine; fera ouvrir ses coffres & armoires, pour trouver les pieces justificatives concernant le chargement du vaisseau.

IV. En cas que le capitaine ou maître du vaisseau pris ait été amené avec la prise, les officiers feront la procédure entiere en sa présence; ou en son absence, en la présence de deux principaux officiers ou matelots de l'équipage dudit vaisseau, ensemble du capitaine ou autre officier du vaisseau preneur, auquel ils feront signer le procès-verbal.

V. Les officiers ne quitteront point le vaisseau pris qu'après avoir fait fermer & sceller du sceau de l'Amirauté les écoutilles & chambres, & qu'ils n'aient mis sous le sceau tout ce qui peut être pris & enlevé, & établi des gardiens, qui en seront responsables, dont ils feront mention dans ledit procès.

VI. S'il se trouve des réclamateurs, ils feront la procédure en leur présence, & les feront signer.

VII. Après que le procès-verbal aura été clos & arrêté, les officiers feront l'information, dans laquelle ils entendront les capitaines, propriétaires, ou officiers & matelots qui se trouveront sur le vaisseau pris, ensemble ceux qui seront trouvés sur le vaisseau preneur.

VIII. Ils procéderont incessamment à l'inventaire de toutes les marchandises qui se trouveront sur le vaisseau; se feront représenter les livres du capitaine, maître ou écrivain, sur lesquels ils vérifieront les quantités & qualités desdites marchandises; & en cas qu'ils y trouvent quelque différence, ils s'informeront d'où elles pourront provenir.

IX. L'inventaire fait, ils remettront le tout sous la charge d'un gardien, qui sera établi par eux, en donnant bonne & suffisante caution. La procédure achevée, l'expédition en sera promptement faite en forme & envoyée au Secretaire général de la Marine, à la diligence du Procureur du Roi, qui y tiendra soigneusement la main.

X. En cas que par l'inventaire il se trouve des marchandises qui ne puissent être conservées, le Procureur

Procureur du Roi en requerra la vente, qui sera ordonnée par ledit Lieutenant, qui y procédera ensuite en présence du Procureur du Roi & des réclamateurs, s'il s'en trouve, & des maîtres de l'équipage dudit vaisseau preneur, dans laquelle vente il observera d'en faire les publications, de poser les affiches aux endroits ordinaires & en la forme accoutumée. Les encheres seront reçues à trois remises consécutives, de trois en trois jours, pour en être l'adjudication publiquement faite dans le lieu & à l'heure de l'Audience du Siege de l'Amirauté.

XI. La prise sera jugée au Conseil; & en cas que les réclamateurs en obtiennent main-levée, les officiers enrégistreront l'Arrêt, & le feront exécuter sans aucun retardement, sous quelque prétexte que ce soit.

XII. Si la prise est déclarée bonne, ils feront la délivrance des marchandises en nature aux armateurs, s'ils en font la demande, sinon ils en feront faire la vente ainsi qu'il est dit ci-dessus; & sera la distribution des deniers faite aux intéressés en la maniere & sous la condition de leurs traités & sociétés, en cas qu'ils ne le pussent faire volontairement de gré à gré.

XIII. le dixieme de l'Amiral sera premiérement pris, & mis ès mains du receveur de ses droits, ensuite les frais de justice, suivant le Réglement fait par Sa Majesté; & le surplus sera partagé en trois égales portions, dont le tiers sera délivré au propriétaire du vaisseau, un autre tiers aux armateurs, & le tiers restant à l'équipage. En cas que le vaisseau preneur appartienne au Roi, toute la prise sera adjugée à Sa Majesté, déduction faite du dixieme de l'Amiral & des frais de justice.

XIV. Les Officiers observeront étroitement les défenses portées par les Ordonnances & Réglemens, de ne se rendre adjudicataires des marchandises des vaisseaux pris, ni sous leur nom, ni sous celui des personnes interposées.

XV. Il sera mis au greffe en dépôt, des échantillons des marchandises qui auront été vendues, pour y avoir recours en cas de besoin.

XVI. Les gardiens établis esdites marchandises, & qui en auront le prix de la vente, n'en pourront faire restitution & délivrance que sur les Ordonnances du Juge, & conclusions du Procureur du Roi.

Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Saint-Germain-en-Laye le sixieme jour de Juin 1672. *Signé*, MARIE-THERESE.

Et plus bas, COLBERT.

EXTRAIT DES REGISTRES du Conseil d'Etat.

LE Roi étant en son Conseil s'étant fait représenter le Réglement fait par Sa Majesté le 6 Juin 1672, contenant les procédures qui doivent être faites par les Officiers de l'Amirauté, sur le fait des prises sur les ennemis de Sa Majesté. Et considérant que lesdits Officiers des Sieges de l'Amirauté du Royaume ont négligé jusqu'à présent à se conformer audit Réglement, dont il est né divers inconvéniens préjudiciables au service de S. M. & au bien de ses sujets. A quoi étant nécessaire de pourvoir, S. M. étant en son Conseil, a ordonné & ordonne que ledit Réglement sera exécuté selon sa forme & teneur par les Officiers des Sieges de l'Amirauté, à peine d'interdiction. Veut Sa Majesté que ledit Réglement, ensemble le présent Arrêt, soient lus, publiés & enrégistrés dans tous lesdits Sieges, l'Audience tenant. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Saint-Germain-en-Laye le 27 Janvier 1674. *Signé*, COLBERT.

INSTRUCTION

Que le Roi veut être observée dans les procédures des prises qui seront faites en mer.

Du 16 Août 1692.

LA procédure sera uniforme dans toutes les Amirautés, & les Intendans de la Marine s'y conformeront à légard des prises dont l'instruction leur est attribuée par les Ordonnances de Sa Majesté.

Le capitaine du vaisseau preneur fera aussitôt son arrivée dans le port, son rapport, dans lequel il déclarera le temps & le lieu de son départ & la date de la commission qu'il aura obtenu pour armer en guerre, laquelle il représentera.

Il déclarera pareillement les motifs de chaque prise qu'il aura faite, & remettra aux Officiers de l'Amirauté les pieces trouvées à bord du vaisseau pris, dont il marquera le nombre & les paraphera par premiere & derniere, en présence

du Lieutenant de l'Amirauté, qui les paraphera pareillement de son seing, aussi-bien que le capitaine ou le principal officier du vaisseau pris. Et faute par lesdits capitaines preneurs de remettre lesdites pieces, ils seront privés du profit qui leur auroit appartenu dans la prise, qui sera confisqué au profit de Sa Majesté. Et en cas que par leur engagement ils ne doivent point avoir de profit dans les prises, ils seront privés de la moitié de leurs gages.

Celles qui seront écrites en langue étrangere, seront traduites par un interprete pris d'office du nombre de ceux qui sont établis en titre.

Le procès-verbal du Lieutenant de l'Amirauté qui ordonnera la traduction & le rapport de l'interprete qu'il aura nommé, désignera le numéro de chaque piece translatée, & de celles qui auront paru inutiles.

Si le capitaine du vaisseau preneur ne retourne pas au port où il a été armé, & qu'il n'y conduise pas les prises qu'il aura faites, il en expliquera les raisons dans son rapport, où le Lieutenant de l'Amirauté l'interpellera de les déclarer, & lui fera représenter sa commission.

Lorsque la prise aura été faite par un des vaisseaux de Sa Majesté armé par des particuliers, le capitaine preneur le déclarera par son rapport, & remettra entre les mains du Lieutenant de l'Amirauté copie du traité qu'il aura fait, ou de l'ordre en vertu duquel il est armé pour son compte; & à faute d'y satisfaire, la prise sera confisquée au profit de Sa Majesté, sans que ledit capitaine ni ses associés puissent y avoir aucune part.

Lorsque le rapport du capitaine contiendra plusieurs prises, les Officiers de l'Amirauté en feront séparément les procédures; mais ils observeront d'employer au commencement de chacune le rapport du capitaine, sans en rien tronquer, sans qu'ils puissent se taxer plus grands droits que pour un seul rapport, & les autres seront seulement payées au Greffier comme copies.

Les capitaines des vaisseaux de Sa Majesté feront à leur retour le rapport des prises qu'ils auront faites, & de celles auxquelles ils auront été présens, aux Intendans, si les prises ont été faites par un escadre de quatre vaisseaux, ou par des vaisseaux détachés de l'armée navale, ou aux Officiers de l'Amirauté, si elles ont été faites par des vaisseaux seuls, ou en moindre nombre que quatre, à peine d'être privés de leurs appointemens pour trois mois.

Lorsque les capitaines preneurs ne représenteront pas conformément à l'Ordonnance, les capitaines ou les deux principaux officiers des vaisseaux pris, ils en expliqueront les raisons dans leur rapport; & si elles ne sont pas valables, Sa Majesté veut que leur contravention à l'Ordonnance soit punie, & qu'ils soient condamnés en trois cens livres d'amende, qui sera prise sur leur part du profit dans le provenu de la prise, ou sur leurs gages.

Si les rapports contiennent des faits particuliers sur le pillage des prises, sur la maniere dont elles se seront rendues, sur les pieces trouvées à bord, & sur la fuite des équipages pris, ils seront vérifiés par l'audition de deux principaux officiers mariniers du vaisseau preneur.

Aussi-tôt que les Intendans ou Officiers de l'Amirauté auront reçu le rapport, ils se transporteront à bord des vaisseaux pris, s'ils sont entrés dans le port, & dresseront un procès-verbal qui contiendra l'état auquel ils les auront trouvés; & s'ils sont entiérement chargés, à mi-charge ou au tiers, & s'il y a quelque apparence qu'il y ait du pillage, ils en feront mention pour s'en servir dans la suite de l'instruction à en découvrir les auteurs. Ledit procès-verbal contiendra aussi autant qu'il sera possible l'état & la qualité des marchandises qui en composent le chargement, & il sera fait en présence du capitaine ou de deux principaux officiers mariniers desdits bâtimens pris, de même que l'apposition du scellé, & l'établissement des gardiens.

Les capitaines & principaux officiers mariniers des vaisseaux pris seront interrogés séparément, & il leur sera fait les demandes qui suivent, outre celles qui sont de l'usage & des formalités ordinaires: savoir, de quel pays ils sont originaires, où ils font leur résidence actuelle, eux & leurs familles, depuis quel temps, s'ils ont des lettres de bourgeoisie, dans quelle intention ils les ont obtenues, s'ils ont donné caution de résider dans la ville dont ils ont été faits bourgeois, quelle est leur caution, s'ils ont à bord des connoissemens, charte-parties ou factures, si ces connoissemens désignent pour le compte de qui les marchandises ont été chargées, ou pourquoi ils ne l'expriment pas, à qui appartiennent ces marchandises, qui en sont les chargeurs & les propriétaires, à qui elles doivent être consignées, à qui appartient le vaisseau pris, combien de voyages il a fait, quel jour & de quel port il est parti, quel est le lieu de sa premiere destination, & quelle route il devoit tenir ensuite, sous quelle commission, passe-port & banniere ils naviguent, si le capitaine a part dans la cargaison, en quoi elle consiste, si quelqu'autre vaisseau a contribué ou assisté à la prise, ou étoit en vue, si le capitaine ou les autres offi-

ciers, matelots & passagers du vaisseau pris, n'ont point jetté à la mer quelques papiers, s'il y a eu du pillage, s'ils savent par qui il a été commencé, & s'ils ont été maltraités. Outre lesquelles demandes lesdits Intendans & Officiers pourront faire celles qu'ils estimeront nécessaires, suivant l'exigence des cas.

En cas que les équipages entiers des vaisseaux pris aient été amenés, les matelots & mousses pourront être interrogés après les principaux officiers mariniers, si lesdits Intendans & Officiers de l'Amirauté l'estiment nécessaire pour mieux éclaircir les circonstances de la prise; mais tous ensemble, & seulement sur les faits desquels ils peuvent avoir connoissance, & les lieux où ils ont été pris pour servir sur les vaisseaux.

Aussi-tôt que les interrogatoires & la traduction des pieces auront été achevés, lesdits Officiers de l'Amirauté jugeront la prise, conformément à l'Arrêt du Conseil du 2 Octobre 1689, si elle paroît sans difficulté appartenir aux ennemis, & l'enverront au Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, sans aucun retardement, ensorte que dans un mois au plus tard les procédures soient achevées & envoyées; & faute par lesdits Officiers d'y satisfaire, ils seront privés de leurs salaires & vacations pour les prises dont ils auront retenu les procédures plus d'un mois, & interdits en cas de récidive, à moins qu'ils n'aient quelque excuse légitime, procédente du fait des armateurs, ou des réclamateurs, dont ils auront soin d'informer le Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, & en renvoyant les procédures qui auront été retardées.

Si dans le cours de la procédure les armateurs ou réclamateurs demandent le déchargement des bâtimens pris pour éviter le dépérissement des marchandises, lesdits Intendans & Officiers de l'Amirauté joindront aux procédures le procès-verbal & l'inventaire des marchandises, & le procès-verbal de vente, s'il y en a eu de vendues; & s'il n'y en avoit qu'une partie de déchargées, il sera fait mention dans le procès-verbal de la qualité de celles qui seront restées à bord.

Avant d'ordonner la vente des marchandises qu'on prétendra sujettes à dépérissement, il sera fait un procès-verbal de l'état auquel elles sont, & ensuite de leur vente en présence du capitaine preneur & du capitaine pris, ou s'il n'a pas été amené; en celle des principaux Officiers des vaisseaux pris, & il en sera fait mention dans le procès-verbal, & que les autres formalités prescrites par l'Ordonnance y auront été observées.

Fait Sa Majesté défense de remettre les papiers entre les mains de l'armateur ou du réclamateur, & de leur confier la procédure qui sera remise au greffe de l'Amirauté, & la grosse avec les pieces trouvées à bord envoyées par le Greffier au Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine.

Les Juges marqueront leurs taxes au bas des minutes, & le Greffier en fera mention sur la grosse envoyée.

Veut Sa Majesté que l'Ordonnance de la Marine de 1681, soit au surplus exécutée en tout ce qui n'est point expliqué par la présente instruction.

Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Versailles le 16 Août 1692 *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

LETTRES-PATENTES,

Portant nomination des Commissaires pour tenir le Conseil des prises sous l'Amiral de France.

Du 9 Mars 1695.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre, à nos amés & féaux Conseillers ordinaires en nos Conseils, les sieurs Pussort, Bernard de Rezé, de Pommereu, Bignon, de Marillac, d'Aguesseau, de Ribere de Harlay, de Pontcharrain, Secretaires d'Etat ayant le département de la Marine, & Phelypeaux, aussi Secretaire d'Etat ayant ledit département, & nos amés & féaux Conseillers en nos Conseils, Maîtres des Requêtes ordinaires de notre Hôtel, les sieurs Maton de Bercy, de Jassaud de Fourcy, de Fieubet de Reveillon, Bignon de Blanzy & d'Argenson, & le sieur de Valincourt, Secretaire Général de la Marine, Salut. Ayant, par le Réglement que nous avons fait aujourd'hui, établi l'ordre que nous

voulons être obſervé à l'avenir dans l'inſtruction & les Jugemens des priſes qui ſeront faites en mer, tant par nos vaiſſeaux, en quelque nombre qu'ils ſoient, que par ceux de nos ſujets qui ſeront armés en courſe, & ordonne qu'elles ſeront jugées par notre très-cher fils le Comte de Toulouſe, Amiral de France, & par les Commiſſaires qui ſeront par nous choiſis pour tenir Conſeil près de lui; & nous confiant en votre capacité & ſuffiſance, dont vous nous avez donné des preuves en toutes rencontres. A ces cauſes, & autres à ce nous mouvans, nous vous avons ordonné & ordonnons de vous aſſembler à l'avenir près la perſonne de notredit fils le Comte de Toulouſe, & en ſon abſence dans ſa maiſon, pour y tenir Conſeil, & à juger les priſes qui ſeront faites ès mers de Levant & de Ponant, tant par nos vaiſſeaux & galeres, que par ceux de nos ſujets, les partages d'icelles & autres incidens qui y ſurviendront, & même les échouemens des vaiſſeaux ennemis, circonſtances & dépendances; le tout conformément aux Arrêts, Réglemens & Ordonnances rendus ſur ce ſujet & au Réglement de cejourd'hui: & de ce nous avons attribué & attribuons par ces préſentes toutes juriſdiction & connoiſſance, & icelles interdiſons à tous autres Juges; voulons & ordonnons que les appellations des Ordonnances qui ſeront par vous rendues, ſoient portées en notre Conſeil Royal des Finances, pour y être par nous jugées au rapport du Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine. Car tel eſt notre plaiſir. Donné à Verſailles le 9 Mars, l'an de grace 1695, & de notre Regne le 52. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, Par le Roi, PHELYPEAUX.

RÉGLEMENT

Que le Roi veut être obſervé dans l'inſtruction & le Jugement des Priſes.

Du 9 Mars 1695.

LA minorité de M. le Comte de Vermandois & celle de M. le Comte de Toulouſe enſuite, ayant ſuſpendu juſques à ſa réception dans la charge d'Amiral de France, une partie des fonctions les plus honorables attachés à cette charge, au ſujet des priſes qui ſe font à la mer, ſoit par les vaiſſeaux de Sa Majeſté, ſoit par les vaiſſeaux de ſes ſujets qui ont commiſſion pour armer. Et Sa Majeſté deſirant maintenir l'Amiral de France dans ſon ancienne Juriſdiction, à préſent que Monſieur le Comte de Toulouſe eſt en état de l'exercer par lui-même; après s'être fait repréſenter les Ordonnances, tant anciennes que nouvelles, Arrêts & Réglemens rendus ſur la maniere d'inſtruire & de juger les priſes, a réſolu le préſent Réglement, qu'elle veut être exécuté, dérogeant à tous autres, en ce qu'ils n'y ſoient pas conformes.

ARTICLE PREMIER.

Les priſes ſeront jugées par les Ordonnances, qui ſeront rendues par M. le Comte de Toulouſe, Amiral de France, & par les ſieurs Commiſſaires qui ſeront choiſis & nommés de nouveau par Sa Majeſté, pour tenir Conſeil près de lui, ſans qu'il y ait un Procureur pour Sa Majeſté dans cette commiſſion.

II. Les Commiſſaires s'aſſembleront à cet effet dans la maiſon de M. l'Amiral, ſoit qu'il ſoit préſent ou abſent; & les aſſemblées ſe tiendront aux jours & heures qui ſeront par lui indiqués, & le Secretaire de la marine y aſſiſtera ſans voix délibérative.

III. M. l'Amiral préſidera à ce Conſeil, & lorſque les avis ſeront partagés, ſa voix prévaudra; & ſi les avis ſont partagés en ſon abſence, il y aura ordonnance de partage.

IV. Il diſtribuera tous les procès à ceux des Commiſſaires qu'il jugera à propos, même les ſimples Requêtes, & en ſon abſence le plus ancien des ſieurs commiſſaires, préſidera & diſtribuera comme lui.

V. M. l'Amiral & les Commiſſaires connoîtront auſſi des partages des priſes, & de tout ce qui leur eſt incident, même des échouemens des vaiſſeaux ennemis qui arriveront pendant la guerre, circonſtances & dépendances.

VI. Lorſqu'il y aura lieu de condamner les parties à des dommages & intérêts, ou d'ordonner des eſtimations, M. l'Amiral & les Commiſſaires les pourront régler & arbitrer à une ſomme fixe & certaine, ſuivant l'exigence des cas; & lorſqu'ils jugeront à propos que leſdites eſtimations ou liquidations ſoient faites par experts, ils commettront les officiers de l'Ami-

rauté pour recevoir leur rapport & donner leur avis, sur lequel M. l'Amiral & les Commissaires ordonneront ce que de raison.

VII. Toutes les Requêtes seront adressées à M. l'Amiral seul, & les Ordonnances seront intitulées de son nom.

VIII. Elles seront signées de M. l'Amiral & des Commissaires, & les Commissaires signeront tous au-dessous du Rapporteur. & sur la même colonne; ensorte qu'il n'y ait sur la premiere colonne que la seule signarure de M. l'Amiral.

IX. En son absence les Ordonnances seront signées en la maniere ordinaire, toujours intitulées du nom de M. l'Amial.

X. Les instructions qui concernent les échouemens ou les prises, partages d'icelle, circonstances & dépendances, seront faites par les Officiers de l'Amirauté dans le ressort desquels elles seront amenées, suivant les formalités prescrites par les Ordonnances, Arrêts & Réglemens, soit que les prises aient été faites par des armateurs particuliers, soit qu'elles aient été faites par des navires de Sa Majesté, en quelque nombre qu'ils puissent être, sans que les Officiers de l'Amirauté puissent les juger en aucun cas.

XI. Pourront néanmoins les Officiers de l'Amirauté, lorsque les prises seront constamment ennemies, suivant les pieces du bord, & les interrogatoires des prisonniers, & lorsque les marchandises pourroient dépérir, ordonner que les marchandises de la cargaison seront judiciairement vendues, pour empêcher le dépérissement & prévenir la diminution du prix.

XII. Les Greffiers des Sieges de l'Amirauté enverront exactement & diligemment au Secretaire-Général de la Marine, les instructions qu'ils auront faites des affaires ci-dessus spécifiées, faute de quoi ils seront responsables des dommages & intérêts des parties, & le Secretaire Général de la Marine tiendra un registre exact & fidele de toutes les procédures qui lui seront envoyées, & du jour qu'il les aura reçues.

XIII. Les procédures & instructions des prises qui seront faites sous les tropiques & au-delà, pourront être faites dans les Isles Françoises de l'Amérique, à la maniere accoutumée, sans que l'Intendant & autres à qui la connoissance en est conjointement attribuée, puissent les juger à l'avenir; ils donneront seulement leurs avis, dont ils enverront une expédition au Secretaire Général de la Marine, avec une grosse de la procédure, pour y être fait droit par M. l'Amiral & les Commissaires. Leurs avis néanmoins seront exécutés par provision, en baillant bonne & suffisante caution, qui sera reçue par l'Intendant.

XIV. Le Scretaire Général de la Marine expédiera les Ordonnances qui seront données par M. l'Amiral & les Commissaires, & signera les expéditions qui seront délivrées aux parties.

XV. Les appellations des Ordonnances ainsi rendues par M. l'Amiral & les Commissaires, seront portées & jugées au Conseil Royal des Finances, & M. l'Amiral y assistera & y prendra le rang que sa naissance & sa charge lui donnent.

XVI. Le Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine rapportera seul dans le Conseil Royal les affaires qui s'y porteront par appel ou autrement, ensemble les oppositions ou autres incidens qui pourroient survenir, & les Arrêts qui interviendront seront expédiés en commandement par le même Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine.

XVII. Seront au surplus les Ordonnances, Arrêts & Réglemens, même les ordres que Sa Majesté à donnés dequis la guerre sur le fait des prises, tant par rapport à la maniere de les instruire, que pour celle de les Juger en certains cas, exécutés selon leur forme & teneur, en tout ce qui n'est pas contraire au présent Réglement, lequel sera lu, publié & enrégistré dans tous les Sieges de l'Amirauté.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à son entiere observation.

Fait à Versailles, le 9 Mars 1695. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

REGLEMENT DU ROI,

Pour l'établissement du Conseil des Prises.

Du 23 Avril 1744.

LE ROI voulant pourvoir à l'instruction & au jugement des prises qui pourront être faites sur les sujets du Roi d'Angleterre, en conséquence de l'Ordonnance de Sa Majesté du 15 Mars dernier, portant déclaration de guerre contre le Roi d'Angleterre, Electeur

d'Hannover, tant par ses vaisseaux, que par ceux de ses sujets armés en course, & s'étant fait représenter les Réglemens des 9 Mars 1695, 12 Mai 1702, 12 Février 1719 & 3 Novembre 1733, pour l'établissement d'un Conseil des prises, ensemble l'Arrêt du 13 Août 1707, Sa Majesté a résolu le présent Réglement, & veut qu'il soit exécuté, dérogeant à tous autres en ce qu'ils s'y trouveroient contraires.

ARTICLE PREMIER.

Les prises seront jugées par les Ordonnances qui seront rendues par M. l'Amiral & par des Commissaires qui seront choisis & nommés par Sa Majesté, pour tenir Conseil près de lui, sans qu'il y ait de Procureur pour Sa Majesté dans cette commission.

II. Les Commissaires s'assembleront à cet effet dans la maison de M. l'Amiral, soit qu'il soit présent ou absent : les assemblées se tiendront aux jours & heures qui seront par lui indiqués, & le Secretaire Général de la Marine y aura séance & voix délibérative.

III. M. l'Amiral présidera à ce Conseil ; si les avis sont partagés, sa voix prévaudra ; s'ils le sont en son absence, l'affaire lui sera rapportée à l'un des Conseils suivans ; & en cas de voyages ou de maladie, il sera rendu une Ordonnance de partage, & l'affaire sera portée au Conseil Royal des Finances pour y être fait droit, comme sur les appels.

IV. M. l'Amiral d'istribuera tous les procès à ceux des Commissaires qu'il jugera à propos, même les simples Requêtes, & en son absence le plus ancien des Commissaires présidera, & distribuera comme lui.

V. M. l'Amiral & les Commissaires connoîtront aussi des partages des prises & de tout ce qui leur est incident, même des liquidations & comptes des dépositaires lorsqu'ils le jugeront à propos, comme aussi des échouemens des vaisseaux ennemis qui arriveront pendant la guerre, circonstances & dépendances.

VI. Lorsqu'il y aura lieu de condamner les parties à des dommages & intérêts, ou d'ordonner des estimations, M. l'Amiral & les Commissaires les pourront régler & arbitrer à une somme fixe & certaine, suivant l'exigence des cas, & s'ils jugent à propos que les estimations ou liquidations soient faites par des experts, ils commettra les Officiers de l'Amirauté pour recevoir le rapport desdits experts, & donner leur avis, pour sur le tout être par M. l'Amiral & les Commissaires ordonné ce que de raison, à moins qu'ils ne trouvent plus convenable pour la prompte expédition de nommer des experts à Paris, auquel cas ils pourront nommer d'office, & sur l'avis desdits experts ordonner ce qu'il appartiendra.

VII. Toutes les Requêtes présentées au Conseil des prises seront adressées à M. l'Amiral seul, les Ordonnances seront intitulées de son nom, chacun des Commissaires écrira de sa main ce qui aura été jugé dans les affaires dont il aura fait rapport ; les minutes des Ordonnances seront signées sur la premiere colonne par M. l'Amiral, & elles seront signées sur la seconde colonne par tous les Commissaires au-dessous de la signature du Rapporteur, ensorte qu'il n'y ait sur la premiere colonne que la signature de M. l'Amiral, en l'absence duquel les Ordonnances seront signées en la maniere ordinaire, mais toujours intitulées de son nom, le tout conformément au Réglement du 9 Mars 1695.

VIII. Les instructions concernant les échouemens, les prises, partages d'icelles, circonstances & dépendances, seront faites par les Officiers des Amirautés dans le ressort desquelles les échouemens seront arrivés, & les prises seront amenées suivant les formalités prescrites par les Ordonnances, Arrêts, Réglemens, soit que les prises aient été faites par des armateurs particuliers, soit qu'elles aient été faites par les vaisseaux de Sa Majesté, en quelque nombre qu'ils puissent être, sans que les Officiers de l'Amirauté puissent le juger en aucun cas.

IX. Pourront néanmoins les Officiers de l'Amirauté lorsque les prises seront constamment ennemies, suivant les pieces du bord, & les interrogatoires des prisonniers, & quand les marchandises seront sujettes à dépérissement, ordonner qu'il sera fait une vente judiciaire desdites marchandises pour empêcher le dépérissement & prévenir la diminution du prix.

X. Les Greffiers des Sieges des Amirautés enverront exactement & diligemment au Secretaire Général de la Marine les instructions qui auront été faites des affaires ci-dessus spécifiées, faute de quoi ils seront responsables des dommages & intérêts des parties, & le Secretaire Général de la marine tiendra exactement un registre de toutes les procédures qui lui seront envoyées, & du jour qu'il les aura reçues.

XI. A l'égard des prises qui seront conduites dans les Colonies Françoises, & dans les autres établissemens dépendans de la France, où il y a des Sieges d'Amirautés, les instructions & procédures en seront faites par les Officiers de l'Amirauté, en la même maniere que dans les Amirautés du Royaume ; ils enverront avec toute la diligence possible, la grosse de chaque procédure & les pieces originales au Secretaire

Général de la Marine pour y être fait droit par M. l'Amiral & les Commissaires, sans qu'ils puissent les Juger en aucun cas. Pourront seulement donner leur avis sur la validité ou invalidité de la prise, circonstances & dépendances, dont ils joindront une expédition à la grosse de la procédure; & en cas de besoin sera ledit avis exécuté par provision; si une des parties le demande, & non autrement, en donnant bonne & suffisante caution, qui sera reçue par lesdits Officiers; & à condition que la partie qui aura demandé l'exécution sera responsable des dommages & intérêts, s'il en échoit; & attendu que la grosse de la procédure & les pieces originales pourroient être perdues par naufrage, ou prise des bâtimens sur lesquels les Officiers de l'Amirauté les auroient envoyées, ils seront obligés de garder les copies collationnées desdites pieces originales, & les joindre aux minutes de la procédure, pour y avoir recours en cas de besoin.

XII. Celui qui sera commis pour Greffier au Conseil des prises, dressera les Ordonnances, en signera les expéditions en parchemin, & fera toutes les fonctions concernant le Greffe, sans néanmoins avoir entrée & séance audit Conseil; conformément à l'Arrêt du 13 Août 1707.

XIII. Les Ordonnances qui seront données par M. l'Amiral & les Commissaires, seront expédiées & signées, ainsi qu'il est porté par le présent Réglement, & envoyées aux Amirautés en exécution desdites Ordonnances: s'il survient des incidens de quelque nature qu'ils puissent être, les Officiers de l'Amirauté en dresseront procès-verbal, qu'ils enverront avec leur avis au Secretaire Général de la Marine, pour y être fait droit par M. l'Amiral & les Commissaires.

XIV. Les appellations des Ordonnances ainsi rendues par M. l'Amiral & les Commissaires, seront portées & jugées au Conseil Royal des Finances: M. l'Amiral y assistera, & y prendra le rang que sa naissauce & sa charge lui donnent.

XV. Le Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine rapportera seul dans le Conseil Royal, les affaires qui s'y porteront par appel ou autrement, ensemble les oppositions ou autres incidens qui pourroient survenir, & les Arrêts qui interviendront seront expédiés en commandement par le même Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine.

XVI. Veut au surplus Sa Majesté que les Ordonnances, Arrêts & Réglemens, même les ordres qu'elle a donnés pendant les dernieres guerres sur le fait des prises, & auxquels il n'a pas été dérogé, tant par rapport à la maniere de les instruire, que pour celle de les juger en certains cas, soient exécutés selon sa forme & teneur, en tout ce qui n'est point contraire au présent Réglement, lequel sera lu, publié & enrégistré dans tous les Sieges d'Amirauté. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, de tenir la main à son entiere observation. Fait à Versailles le 23 Avril 1744. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant que le Secretaire Général de la marine aura séance & voix délibérative dans les assemblées qui se tiendront pour juger les prises, & commet le sieur Peletier pour dresser les Ordonnances, & en signer les expéditions en parchemin.

Du 13 Août 1707.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

VU par le Roi étant en son Conseil la Requête présentée par le sieur de Valincour, Secretaire Général de la Marine, contenant que ses prédécesseurs en ladite charge, ont toujours été nommés pour avoir séance & voix délibérative avec les sieurs Commissaires choisis pour juger les prises dans la maison des Amiraux de France, Chefs & Surintendans de la navigation, que cet usage n'a été suspendu en 1672, qu'à cause de la minorité de l'Amiral qui donna lieu à l'établissement d'une commission du Conseil où les prises étoient jugées & les Ar-

rêts expédiés au nom de Sa Majeſté, & que cette commiſion a ceſſé lorſque M. le Comte de Toulouſe, par ſa majorité, a été rétabli dans le droit de juger les priſes; mais comme le Secretaire Général de la Marine a été chargé par le Réglement du 9 Mars 1695, d'expédier les Ordonnances qui ſeroient rendues, & de ſigner les expéditions qui ſeroient délivrées aux parties, ce qui paroît être incompatible avec le droit de voix délibérative, il ſupplie Sa Majeſté de vouloir bien lever cet empêchement, en commettant une perſonne capable pour faire leſdites fonctions. Sa Majeſté a ordonné & ordonne que ledit ſieur de Valincour aura à l'avenir ſéance & voix délibérative dans les aſſemblées qui ſe tiendront pour juger les priſes, & a Sa Majeſté nommé pour Greffier de ladite aſſemblée le ſieur Peletier, & pour en cette qualité dreſſer les Ordonnances, en ſigner les expéditions en parchemin, & faire toutes les fonctions néceſſaires, ſans toutefois avoir entrée ni ſéance dans ladite aſſemblée, en laquelle chacun deſdits ſieurs Commiſſaires écrira de ſa main ce qui aura été jugé ſur chacune des affaires dont il aura fait le rapport, dérogeant à l'égard de ce que deſſus ſeulement au Réglement du 9 Mars 1695, que Sa Majeſté veut au ſurplus être exécuté ſelon ſa forme & teneur. Fait au Conſeil d'Etat du Roi, Sa Majeſté y étant, tenu à Verſailles le treize Août mil ſept cent ſept. *Signé*, PHELYPEAUX.

ARTICLE XXII.

APrès la déclaration reçue, les Officiers de l'Amirauté ſe tranſporteront inceſſamment ſur le vaiſſeau pris, ſoit qu'il ait mouillé en rade, ou qu'il ſoit entré dans le port; dreſſeront procès-verbal de la quantité & qualité des marchandiſes, & de l'état auquel ils trouveront les chambres, armoires, écoutilles & fond de calle du vaiſſeau, qu'ils feront enſuite fermer & ſceller du ſceau de l'Amirauté; & ils y établiront des gardes pour veiller à la conſervation du ſcellé, & pour empêcher le divertiſſement des effets.

CEt article & les deux qui ſuivent ſont auſſi tirés, tant de l'Arrêt du Conſeil du 31 Juillet 1666, que du Réglement en forme d'inſtruction du 6 Juin 1672, dont il a été parlé ſur l'article précédent.

C'eſt-ici le ſecond acte de la procédure concernant les priſes. Auſſi-tôt après le rapport fait aux Officiers de l'Amirauté, ils ſont obligés de ſe tranſporter avec leur Greffier ſur le vaiſſeau pris, pour y dreſſer leur procès-verbal relativement à cet article, qui n'a pas beſoin d'explication. Ce qui ſe pratique en conſéquence, le voici.

On fait la viſite du navire, on examine l'état des marchandiſes, ſi le chargement eſt entier ou incomplet, à moitié, au tiers ou à autre proportion; s'il n'y a point de marques ou indices de pillages. Autant qu'il ſe peut on indique la qualité & quantité des marchandiſes; on fait ouvrir les armoires & les coffres tant du capitaine que d'autres, pour inventorier ce qui s'y trouvera; on fait auſſi l'inventaire des agrêts & apparaux du navire, après quoi on fait fermer les écoutilles, & l'on y appoſe les ſceaux de l'Amirauté par-tout où il convient. Le tout eſt mis ſous la garde d'un homme de confiance pour veiller à la conſervation des ſcellés, & empêcher le divertiſſement des effets. Inſtructions des 6 Juin 1672 & 16 Août 1692.

Quoique l'article diſe qu'il ſera établi *des gardes*, l'uſage eſt de n'en mettre qu'un

qu'un pour épargner les frais ; & cela est venu, sans doute, de ce que dès qu'il arrive une prise dans les rades, deux commis des fermes y sont envoyés, qui n'en sortent point jusqu'à ce que la prise soit déchargée, parce que des marchandises des prises, il en est dont la consommation ne peut se faire dans le Royaume, & que toutes les autres sont sujettes à des droits. Or ce sont-là des surveillans sur lesquels on peut compter.

A raison des droits que les fermiers-généraux ont sur les marchandises, ils crurent en 1697 qu'il leur convenoit d'avoir la garde des prises & de leurs effets. Dans cette idée ils surprirent un Arrêt du Conseil en date du 5 Mars, qui entr'autres dispositions autorisoit les commis des fermes à apposer les scellés sur les prises, & à déposer les effets & marchandises dans les magasins de la ferme.

Mais sur les représentations des Officiers de l'Amirauté de Brest, appuyées par M. l'Amiral, il intervint un autre Arrêt du Conseil du 2 Juillet de la même année 1697, qui » faisant droit sur lesdites représentations, & pour conserver » en même-temps les sûretés nécessaires aux droits des fermes, ordonna que » les sceaux ne pourroient être apposés sur les prises que par les Officiers de » l'Amirauté, avec défense aux commis des fermes de n'en plus apposer aucuns ; » voulant néanmoins Sa Majesté que lesdits commis ou gardes qui seroient em- » ployés sur les prises par les fermiers, en la maniere accoutumée, assistassent » au procès-verbal de l'état de la prise & à l'apposition du sceau des Officiers » de l'Amirauté sur les écoutilles, lequel procès-verbal seroit signé par lesdits » commis comme présens, sans que lesdits sceaux pussent être levés en aucun » cas, qu'en présence desdits Employés, ou eux duement appellés, auxquels » commis il seroit délivré copie dudit procès-verbal, *aux frais de la ferme.* » Au surplus il fut ordonné que l'Arrêt du 5 Mars précédent seroit exécuté principalement au chef qui portoit, » que les effets des prises seroient mis dans un » magasin sous trois *clefs*, dont une resteroit auxdits commis, une autre à l'A- » mirauté, & la troisieme à l'inspecteur des manufactures ou à l'armateur, à dé- » faut de marchandises non prohibées ; sauf à l'armateur ou à l'adjudicataire à » requérir une quatrieme clef. » Ce qui avoit toujours continué depuis comme ayant été confirmé par tous les Réglemens posterieurs concernant les marchandises des prises, & des vaisseaux échoués sur les côtes du Royaume, même par l'Arrêt du Conseil du 7 Août 1744, contenant un Réglement général sur la matiere des prises & des échouemens des vaisseaux ennemis. Mais par un dernier Arrêt du Conseil du 15 Mars 1757, art. 4, il n'y a plus que deux clefs de nécessité, dont l'une doit être remise au Juge de l'Amirauté, & l'autre au commis des fermes, sauf à l'armateur à en requérir une troisieme.



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant que les sceaux ne seront apposés sur les prises que par les Officiers de l'Amirauté, en présence des Commis des Fermes ; & que lesdits sceaux ne seront levés qu'en leur présence, ou duement appellés.

Du 2 Juillet 1697.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUR ce qui a été représenté au Roi en son Conseil par les Officiers de l'Amirauté de Brest, que par Arrêt du Conseil du 5 Mars 1697, il leur a été fait défenses, & aux officiers des autres ports, de rompre ni briser les sceaux apposés par les commis des fermes sur les prises, qu'en présence desdits commis, & de prendre connoissance des saisies faites par les commis desdites fermes ou par l'inspecteur des manufactures ; & ordonné que la confiscation desdites saisies sera poursuivie devant les Juges des fermes. Qu'il est en outre ordonné par ledit Arrêt que les marchandises des prises seront mises dans un magasin sous trois clefs différentes, pour y demeurer jusques à ce qu'elles soient envoyées hors le Royaume, & que les marchandises énoncées audit Arrêt, & saisies les 15 Décembre & 8 Janvier 1697, seront remises au bureau des fermes à Brest. Que la disposition dudit Arrêt qui donne la faculté aux commis des fermes d'apposer des sceaux, est une entreprise sur la jurisdiction & fonction desdits Officiers, ainsi que le dépôt desdites marchandises des prises dans lesdits Magasins, & est contraire à l'Arrêt du Conseil du 15 Décembre 1691, & à la charge aux armateurs ; qu'il est encore contre la disposition dudit Arrêt du 15 Décembre 1691, qui ne laisse aux Juges des traites que la connoissance des saisies des marchandises venues par terre, de leur attribuer la connoissance sans distinction de ce qui a rapport aux marchandises provenant des prises & échouemens, & d'avoir ordonné sur ce fondement que les neuf pieces d'étoffes & autres marchandises saisies sur le nommé Lucas, seroient remises au bureau des fermes, sauf à se pouvoir sur ladite saisie pardevant le Juge des traites à Brest ; vu que les fermiers ont affecté de cacher que ces marchandises saisies étoient des échantillons dont les Juges de l'Amirauté avoient chargé la partie saisie en présence de leurs commis, par le procès-verbal, pour les représenter en l'Auditoire de l'Amirauté, où tout le chargement de la prise devoit être vendu : & qu'ayant sur la remontrance dudit Lucas, décerné contrainte contre les commis des fermes, il rapporta les effets qui furent vendus & délivrés avec le reste à l'adjudicataire de la prise. A ces causes, requéroient les Supplians qu'il plût à Sa Majesté sur ce leur pourvoir : vu ladite Requête, les Arrêts du Conseil des 15 Décembre 1691 & 5 Mars 1697 ; la réponse de Me. Pierre Pointeau, Fermier Général des Fermes-Unies, contenant que l'apposition du sceau n'est qu'une précaution pour empêher le divertissement des effets, qui fait la sûreté de toutes les parties intéressées, & non un acte judiciaire ; que le dépôt dans les magasins est la seule assurance qu'on puisse donner à la ferme, avec les précautions portées par ledit Arrêt ; que les prises étant jugées, la fonction des Officiers de l'Amirauté doit cesser, & qu'ainsi les effets saisis sur ledit Lucas doivent être remis au bureau des fermes, & l'Arrêt de 1697 être exécuté selon sa forme & teneur pour cette partie, ainsi que pour les autres ; & vu pareillement les remontrances du sieur Comte de Toulouse, Amiral de France, sur les demandes des Officiers de l'Amirauté de Brest, & sur les réponses dudit Pointeau ; oui le rapport du sieur Phelypeaux de Pontchartrain, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur Général des Finances. Le Roi en son Conseil, ayant aucunement égard à la Requête des Officiers de l'Amirauté de Brest, & desirant conserver les sûretés nécessaires aux droits des Fermes, a ordonné & ordonne que les sceaux ne pourront être apposés sur les prises que par lesdits Officiers de l'Amirauté. Fait Sa Majesté défenses aux commis des fermes d'en plus apposer aucuns. Veut néanmoins Sa Majesté que lesdits commis ou

gardes qui seront envoyés sur lesdites prises par lesdits fermiers en la maniere accoutumée, assistent au procès-verbal qui sera fait de l'état de ladite prise, & à l'apposition du sceau des Officiers de l'Amirauté sur les écoutilles, & que lesdits commis signent comme présens audit procès-verbal, sans que lesdits sceaux puissent être levés en aucuns cas, & sur quelque prétexte que ce soit, qu'en présence desdits employés, ou eux duement appellés, à peine d'interdiction contre les Officiers de l'Amirauté, auxquels commis il sera délivré copie dudit procès-verbal aux frais de la ferme; & pour le surplus des dispositions dudit Arrêt du 5 Mars 1697, ordonne Sa Majesté qu'il sera exécuté selon sa forme & teneur. Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Versailles le deuxieme jour de Juillet 1697. Collationné. *Signé*, RANCHIN.

ARTICLE XXIII.

LE procès-verbal des Officiers de l'Amirauté sera fait en présence du capitaine ou maître du vaisseau pris, & s'il est absent, en la présence de deux principaux officiers ou matelots de son équipage; ensemble du capitaine ou autre officier du vaisseau preneur, & même des réclamateurs s'il s'en présente.

QUE la prise soit évidemment bonne ou qu'elle soit douteuse, il n'est pas moins de la regle que le procès verbal qui en est dressé, soit fait en présence du capitaine ou maître du vaisseau pris, ou s'il est absent, en présence de deux principaux officiers, ou matelots de son équipage, à défaut d'officiers; car enfin il est partie nécessaire, toujours censé avoir droit à son vaisseau, jusqu'à ce que la prise soit jugée bonne. Par cette raison, il faut donc que le procès-verbal soit signé de lui ou de ceux qui le représentent, ou qu'il soit fait mention, soit du refus de signer, soit de la cause pour laquelle ils n'auront pas signé, de ce interpellés.

De même, parce que le capitaine du corsaire ou l'officier conducteur de la prise, l'armateur s'il est sur le lieu, & les réclamateurs s'il s'en présente, sont aussi parties nécessaires, à raison de leurs intérêts respectifs; il faut également qu'ils soient appellés au procès-verbal & qu'ils le signent, ou qu'il soit fait mention de la cause pour laquelle ils n'auront pas signé.

Il a été observé sur l'article précédent que le même procès-verbal doit encore être signé par les commis des fermes employés sur la prise; mais dans l'usage, s'ils ont un officier à leur tête, sa signature seule suffit. Voyez l'art. 5 du Réglement & Arrêt du Conseil du 7 Août 1744 & l'art. 3 du dernier Arrêt du 15 Mars 1757.

Si la prise, au lieu d'avoir été amenée dans le port ou havre, est restée en rade, les Officiers de l'Amirauté, avant de clore leur procès-verbal, ordonnent qu'elle sera mise en sûreté, & pour ménager les frais de la décharge qu'elle sera introduite dans le havre; ou si cela n'est pas praticable, qu'elle en sera approchée le plus qu'il se pourra.



ARTICLE XXIV.

LEs Officiers de l'Amirauté entendront ſur le fait de la priſe le maître ou commandant du vaiſſeau pris, & les principaux de ſon équipage, même quelques officiers & matelots du vaiſſeau preneur, s'il eſt beſoin.

CE n'eſt point lorſque les Officiers d'Amirauté ſont à bord pour faire leur procès-verval de l'état de la priſe, qu'ils doivent entendre ſur le fait de la priſe, le capitaine du navire pris & les principaux de ſon équipage, comme le commentateur l'a penſé; non-ſeulement, parce que l'opération, d'ailleurs trop longue à cauſe des papiers qu'il faut exhiber au capitaine pour les lui faire reconnoître & parapher, ſeroit le plus ſouvent impraticable à défaut d'interprete à bord; mais encore parce que ſuivant l'inſtruction du 6 Juin 1672, à laquelle notre article ſe rapporte, l'audition du capitaine & de ſes gens doit ſe prendre par voie d'information qui eſt une piece ſecrete.

De tout temps la pratique a été d'entendre les priſonniers ſur le fait de la priſe, pour en ſavoir les circonſtances & juger ſi elle étoit bien ou mal faite. Ordonnance de 1400, art. 4; de 1543, art. 20; de 1584, art. 33; & Déclaration du premier Février 1650, art. 9.

La raiſon ſeule, après tout, auroit exigé cette formalité comme eſſentielle, non ſeulement pour s'aſſurer de la légitimité de la priſe en ſoi, comme faite ſur l'ennemi, ou ſur un ſujet d'une Puiſſance neutre qui aura été trouvé en contravention aux loix de la neutralité; mais encore pour découvrir des circonſtances, qui ſans empêcher que la priſe ne fût légitime au fonds, rendroient la conduite des preneurs repréhenſible & puniſſable.

La priſe ſeroit illégitime ſi elle étoit faite dans un port étranger, ami ou neutre, ou ſous le canon d'une forteresſe d'une puiſſance auſſi amie ou neutre. Journ. de commerce, Mai 1759, pag. 41. Elle le ſeroit tout de même ſi elle étoit faite dans une riviere du pays ennemi; car la loi doit être égale & réciproque en ce cas. Or par Edit du mois de Juillet 1691, vérifié au Parlement, il eſt défendu aux corſaires ennemis d'entrer en aucune riviere du Royaume; ſur peine, au cas qu'ils y ſoient pris, d'être condamnés aux galeres, tant les capitaines que les gens de l'équipage, qu'ils aient une commiſſion en guerre ou non. La procédure à ce ſujet eſt des plus ſimples: il ne faut qu'un procès-verbal des Juges de l'Amirauté du lieu, portant atteſtation qu'ils ont été pris & arrêtés en riviere, ſans qu'il ſoit beſoin d'aucune autre inſtruction, *forme ni figure de procès*. Le prix du bâtiment corſaire eſt adjugée à ceux qui l'auront découvert & fait prendre, & outre cela il y a pour eux une gratification de 30 liv. pour chaque matelot du corſaire pris.

L'audition du capitaine pris & de ſes gens a donc plus d'un objet, l'on en jugera par les interrogats qu'il eſt d'uſage de leur faire.

On leur demande dabord leur nom, âge, demeure ordinaire, & qualité ou profeſſion, ce qui eſt de droit & d'ordonnance; mais il eſt tout-à-fait ſu-

perflus de s'informer s'ils ont femme & enfans, quelle religion ils professent, puisque cela ne mene à rien comme ne pouvant apporter aucun changement à leur condition. Ainsi c'est une vieille formule à abandonner, de même que ces autres questions, quoique prescrite par le Réglement du 16 Août 1692, s'ils ont obtenu des lettres de Bourgeoisie dans le pays de leur demeure, depuis quel temps & à quel dessein? s'ils ont donné caution ou non d'y résider : à moins en tout cas qu'il n'y eût lieu de soupçonner que ce fussent des François refugiés ou désertés.

On leur demande ensuite à qui appartient le vaisseau pris, s'ils y ont intérêt ainsi que dans la cargaison? à qui appartiennent les marchandises du chargement, par qui elles ont été chargées & à qui elles sont adressées? s'il y a des connoissemens ou factures, & s'il y a une charte-partie?

On leur demande encore en quelle qualité ils sont embarqués sur le navire; de combien d'hommes l'équipage est composé, le nombre des canons & autres armes, de quel port le navire est parti & quelle étoit sa destination? quelle route a été tenue depuis le départ, sous quelle commission & banniere ils ont navigé; & au cas que ce soit un navire neutre, si son passe-port est précisément pour le voyage actuel?

Après cela on leur demande par qui ils ont été pris, à quelle hauteur, le jour & l'heure & comment? s'il y a eu combat ou non, si quelqu'autre vaisseau a contribué à la prise? s'il n'a point été jetté des papiers à la mer? s'il y a eu du pillage, & en ce cas par qui, & qui l'a commencé? s'il y avoit de l'argent monnoyé ou autres effets précieux à bord & en quelle quantité?

Enfin on leur demande, indépendamment des autres questions que les circonstances peuvent faire naître, s'ils n'ont point été maltraités, après s'être rendus, par les gens du corsaire; & tout cela est conforme à l'instruction du 16 Août 1692.

Par rapport au capitaine en particulier, en lui représentant les papiers de la prise déposés au greffe pour les lui faire reconnoître & parapher conformément au Réglement du 16 Août 1692; on lui demande s'il y en avoit d'autres à bord que ceux qui lui sont exhibés, & s'il veut élire domicile dans le lieu ou à la suite du Conseil, comme à l'égard du capitaine preneur. Arrêt du 26 Octobre 1692.

C'est par lui que commence l'interrogatoire, après quoi on entend aussi séparément deux de ses principaux officiers, ou à leur défaut deux matelots; ce qui suffit lorsque la prise est évidemment bonne. Si elle paroît équivoque, non-seulement on peut interroger d'autres gens de l'équipage du vaisseau pris, mais encore faire subir au capitaine d'autres interrogatoires suivant les circonstances; mais il faut alors faire mention dans les nouveaux interrogatoires, des raisons qui y ont engagé, suivant l'article 12, tit. 2, liv. 22, de l'Ordonnance du 15 du mois d'Avril 1689.

Si parmi les papiers de la prise, il y a des pieces écrites en langue étrangere, le juge en ordonne la traduction en recommandant à l'interprete de se borner aux pieces essentielles. Instruction du 16 Août 1692. L'interprête chargé des pieces par un procès-verbal, le remet ensuite par un autre procès-verbal, avec les traductions qu'il a faites, & qu'il certifie véritables, avec affirmation par serment s'il n'a pas serment en Justice.

Les Officiers de l'Amirauté de Brest ayant fait faire des traductions des pieces en leur présence pour avoir occasion de se taxer des épices & vacations à ce sujet; par Jugement de M. l'Amiral du 25 Août 1695, il leur fut enjoint de restituer les épices qu'ils avoient reçues pour raison de ces traductions, avec défenses d'en prendre à l'avenir pour le même sujet.

De même, qu'outre le capitaine du vaisseau pris, il faut entendre deux des gens de son équipage, il faut aussi, outre le capitaine du corsaire ou l'officier qui a amené la prise, entendre deux des hommes de l'équipage qui lui ont éte donnés pour la conduite de la prise. Il est vrai que notre article dit, *s'il est besoin* : mais cela ne doit s'entendre que pour recevoir l'audition d'un plus grand nombre que de deux. S'il n'est question que de deux, il ne faut point de raison particuliere pour prendre leur interrogatoire, parce que ce n'est alors qu'une vérification du rapport du capitaine, & que sans cette vérification son rapport ne feroit pas foi suivant l'article 8, tit. 10 des congés & rapports du liv. premier ci-dessus.

En cas de rançon, la procédure est la même, excepté que du côté du navire rançonné il n'y a à prendre d'interrogatoire que de l'ôtage, à la fin duquel interrogatoire on lui fait reconnoître & parapher le billet de rançon.

EDIT DU ROI,

Qui ordonne que les corsaires ennemis qui entreront dans les rivieres du Royaume, & y seront pris, soient condamnés aux galeres par les Juges des Amirautés.

Donné à Versailles au mois de Juillet 1691.

Vérifié en Parlement.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre, à tous présens & avenir, Salut. Les petits corsaires ennemis qui osent entrer dans les rivieres de notre Royaume, interrompant entiérement la navigation de nos sujets, par les désordres qu'ils font, & leur ôtant tout moyen de le continuer, par l'incendie de leurs bâtimens, & la crainte d'être à tout moment attaqués par ces corsaires, dont il est difficile de se défendre ; parce que pour éviter d'être reconnus, ils naviguent comme pêcheurs, jusques à ce qu'ils aient occasion de surprendre les bâtimens de nos sujets ; nous avons estimé nécessaire pour rétablir la sûreté dans la navigation de nos rivieres, de ne plus traiter ces corsaires, qui naviguent tous sans commission, comme prisonniers de guerre ; mais comme pirates & forbans, pour les empêcher, par la crainte d'une peine sévere, de continuer les désordres qu'ils y causent depuis quelque temps ; à quoi nous aurions été excités par l'exemple même de nos ennemis qui les punissent de mort. A ces causes, de l'avis de notre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons par ces présentes signées de notre main, dit, ordonné & déclaré, disons, ordonnons & déclarons, voulons & nous plaît, que les corsaires ennemis qui entreront à l'avenir dans les rivieres de notre Royaume, & y seront pris, soient condamnés aux galeres, tant les capitaines que les équipages, soit qu'ils aient commission ou qu'ils n'en aient pas, & sans que sous quelque prétexte que ce soit ils puissent être dispensés de subir cette peine, sur le procès-verbal des Juges de l'Amirauté, contenant leur déclaration, & sans autres procédures, forme ni figure de procès, dérogeant pour ce regard à toutes Ordonnances à ce contraire, sans tirer à conséquence dans les autres matieres criminelles. Voulons que le prix du bâtiment soit adjugé à ceux de nos sujets qui découvriront ces corsaires, & donneront moyen de les surpren-

dre dans les endroits où ils se retirent, ou qui en prendront, & qu'il leur soit outre ce payé trente livres par chacun des matelots qui composeront l'équipage du bâtiment pris. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les Gens tenans notre Cour de Parlement à Paris, que ces présentes ils aient à enrégistrer, & le contenu en icelles faire exécuter de point en point selon leur forme & teneur : car tel est notre plaisir. Et afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, nous avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donné à Versailles au mois de Juillet, l'an de grace 1691, & de notre regne le quarante-neuvieme. *Signé*, LOUIS.

Et sur le repli, Par le Roi, PHELYPEAUX.

Regiſtré, oui, & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécuté selon sa forme & teneur, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le Août 1691.

Signé, *DU TILLET.*

ARTICLE XXV.

SI le vaisseau est amené sans prisonniers, charte-parties ni connoissemens, les officiers, soldats & équipage de celui qui l'aura pris, seront séparément examinés sur les circonstances de la prise, & pourquoi le navire a été amené sans prisonniers, & seront les vaisseaux & les marchandises visitées par experts, pour reconnoître, s'il se peut, sur qui la prise aura été faite.

IL est rare qu'une prise soit amenée sans prisonniers, & plus rare encore qu'elle le soit tout à la fois sans prisonniers, charte-parties, ni connoissemens, ni autres pieces capables de faire reconnoître si la prise a été faite sur un ennemi ou non ; mais enfin cela peut arriver, & c'est ce qui fait le sujet de cet article.

Dans ce cas il faut entendre séparément le capitaine preneur, ses officiers, soldats & gens de son équipage, & les interroger de maniere à pouvoir s'assurer des circonstances de la prise, de même que des raisons pour lesquelles le navire a été amené sans prisonniers & sans papiers. Outre cela il faut faire visiter exactement le navire & sa cargaison par des experts que le Juge nommera d'office, & qu'il fera travailler en sa présence, après avoir pris d'eux le serment accoutumé, *pour connoître, s'il se peut, sur qui la prise aura été faite.*

Tout cela est simple & naturel, & avoit déjà été ainsi réglé par les Ordonnances de 1543, art. 21, & de 1584, art. 34. Dans ce temps-là le cas étoit assez commun à cause des violences & même des cruautés auxquelles les corsaires s'abandonnoient le plus souvent. Il est devenu plus rare dans la suite, à mesure qu'on a fait la guerre & la course sans renoncer aux sentimens d'humanité & de compassion naturelle.

C'est pourquoi, ce cas arrivant aujourd'hui, il en résulteroit contre les gens du corsaire de grands soupçons, qui obligeroient à examiner sévérement leur conduite, & à donner une sérieuse attention aux circonstances.

ARTICLE XXVI.

SI par la dépoſition de l'équipage, & la viſite du vaiſſeau & des marchandiſes, on ne peut découvrir ſur qui la priſe aura été faite, le tout ſera inventorié, apprécié & mis ſous bonne & ſûre garde, pour être reſtitué à qui il appartiendra, s'il eſt réclamé dans l'an & jour, ſinon partagé comme épave de mer également entre Nous, l'Amiral & les armateurs.

CETTE déciſion paroît d'abord nouvelle, comme ajoutant à la diſpoſition des articles des Ordonnances que l'on vient de citer ; cependant elle ne l'eſt pas, parce que, aux termes de notre article, le cas eſt réduit à celui d'une épave de mer, trouvée & ſauvée ſur les flots : au moyen de quoi, à défaut de réclamation dans l'an & jour, le partage en doit être fait relativement aux articles 26 & 27 du titre des bris & naufrages ci-après.

Mais il faut prendre garde eſſentiellement que notre article ſuppoſe qu'il n'y ait pas moyen de découvrir par la dépoſition des gens de l'équipage du corſaire, ni par la viſite du vaiſſeau & des marchandiſes, à qui le tout appartient ; c'eſt-à-dire, ſi c'eſt à un ennemi, ou à un ami, allié ou neutre.

Car s'il étoit reconnu que ce fût à un ennemi, nul doute que ce ne fût une priſe ſujette, par conſéquent aux regles des priſes, quoiqu'elle auroit été faite ſans combat & ſans danger réel ; ſoit parce que le corſaire s'eſt expoſé véritablement à trouver le navire armé, lorſqu'il lui a couru ſus, ſoit parce que rien n'eſt plus commun que de prendre des vaiſſeaux, ſans coup férir pour ainſi dire. Mais afin que la priſe ſoit bonne, il faut qu'elle ait été faite en pleine mer, ou autrement qu'à la faveur d'un échouement du navire ſur les côtes du Royaume, parce que dans ce dernier cas, ce ſeroit la regle établie ſur le fait d'échouement des vaiſſeaux ennemis qu'il faudroit ſuivre, à moins que l'armateur, en chaſſant le vaiſſeau ennemi ne l'eût forcé de s'échouer & qu'il n'eût trouvé le moyen de le relever de l'échouement avant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté.

Un navire trouvé en pleine mer, par un armateur corſaire, eſt donc une priſe véritable, quoique abandonné & laiſſé à la merci des flots, s'il eſt reconnu ennemi ; & il ne peut être conſidéré comme épave de mer, qu'autant qu'on ne pourra découvrir à qui il appartient

Ce n'eſt donc auſſi qu'à ce dernier cas que l'on peut appliquer la diſpoſition de notre article pour la conſervation, & le partage enſuite de l'épave, à défaut de réclamation.

Il eſt vrai que dans le partage, *l'armateur* y eſt compris pour un tiers, ſauf la ſubdiviſion de ce tiers entre lui & les gens de ſon équipage, aux termes de droit ; mais en cette partie, *l'armateur* eſt pris génériquement pour l'armateur du navire qui a rencontré l'épave, de quelque maniere que ce navire ait été armé, en guerre ou en marchandiſes ſeulement, parce qu'en effet il n'y a aucune diſtinction à faire à cet égard pour le gain du tiers de l'épave.

Au

Au surplus, quoique cet article semble décider que les armateurs n'auront le tiers de l'épave que de la même maniere & dans le même temps que les deux autres tiers seront dévolus & acquis au Roi & à M. l'Amiral ; c'est-à-dire, qu'à défaut de réclamation dans l'an & jour, & qu'à la déduction des frais de justice, il faut néanmoins le rapprocher de l'article 27 du titre des naufrages, & dire en conséquence, de la disposition de ce dernier, que l'armateur ayant rencontré le navire en pleine mer, aura sur le champ & sans frais la troisieme partie de sa valeur & de son chargement; de maniere qu'il n'y aura que les deux autres tiers qui seront sujets à réclamation, le tout suivant les observations qui seront faites à ce sujet, tant sur ledit article 27, que sur les 26 autres du même titre des naufrages, où seront tracées pareillement la procédure qu'il convient de faire, & les regles qu'il faut suivre, par rapport aux épaves de mer en général.

ARTICLE XXVII.

S'IL est nécessaire avant le Jugement de la prise de tirer les marchandises du vaisseau, pour empêcher le dépérissement, il en sera fait inventaire en présence de notre Procureur & des parties intéressées, qui le signeront si elles peuvent signer, pour ensuite être mises sous la garde d'une personne solvable, ou dans des magasins fermans à trois clefs différentes, dont l'une sera délivrée aux armateurs, l'autre au Receveur de l'Amiral, & la troisieme aux réclamateurs, si aucun se présente, sinon à notre Procureur.

SI la prise est douteuse & équivoque, on ne peut la décharger avant q'uelle ait été déclarée bonne, sans nécessité absolument ; c'est-à-dire, si la décharge ne peut être différée sans que les marchandises dépérissent de maniere à perdre considérablement de leur valeur. Si au contraire la prise est évidemment bonne, quoique les Officiers de l'Amirauté n'aient plus le droit de la juger, on n'y regarde pas de si près; & la crainte du moindre dépérissement suffit pour en faire la décharge, même la vente, comme il sera observé sur l'article suivant.

Mais de maniere ou d'autre, les Officiers de l'Amirauté ne l'ordonnent jamais d'office, & le Procureur du Roi se garde bien de la requérir, nonobstant l'instruction du 6 Juin 1692, à moins que le dépérissement ne soit manifeste, ou qu'il ne s'agisse d'une prise faite par un vaisseau du Roi. Hors delà elle ne s'ordonne que sur le requisitoire de l'armateur du corsaire, ou du capitaine dans l'absence de l'armateur, ou d'un commissionnaire qui le représente, & alors on se détermine selon les circonstances.

Dans tous les cas, que le capitaine du navire pris, consente ou non à la décharge, il est de la regle de l'appeller pour y assister. Il faut aussi appeller les commis des fermes, aux termes de l'Arrêt du Conseil du 2 Juillet 1697, cité sur l'article 22 ci-dessus, confirmé par l'Arrêt du Conseil du 7 Août 1744, art. 4, & par celui du 15 Mars 1757, art. 3; & cela que la décharge se fasse

avant ou après le jugement de la prife. Enfin il faut y appeller toutes les parties intéreffées, du nombre defquelles font les réclamateurs qui fe font préfentés.

L'inventaire des marchandifes, lors de la décharge, a été prefcrit de tout temps : Ordonnance de 1400, art. 6 & 12; de 1517, art. 9; de 1543, art. 34; & de 1584, art. 50 & 51. Il fe fait en même temps que la décharge, à l'effet de quoi on leve les fceaux, autant qu'il eft néceffaire; & à la fin de chaque féance on remet les fceaux, ce qui continue de fe pratiquer jufqu'à ce que la décharge foit finie.

A mefure que l'on tire les marchandifes du navire, on les fait porter dans un magafin choifi pour les recevoir; & il ne feroit pas permis aujourd'hui de les mettre fous la garde d'une perfonne, quelle que fût la folvabilité. On les donne par compte à chaque traîneur, crocheteur ou portefaix qui en eft chargé, avec un billet qu'il doit repréfenter pout être reçu au magafin, afin que ceux qui y font, tant de la part de l'Amirauté, que des commis des fermes puiffent vérifier fi chaque voiturier remet bien la charge qui lui a été confiée. En un mot, on prend à cet égard les mêmes précautions que l'on prend en cas de naufrage ou échouement, lefquelles précautions feront marquées fur les art. 8, 9, 10 & 11 du tit. des naufrages.

A bord du navire, on tient, chaque féance, un état des marchandifes qui en fortent; & au magafin on tient pareillement un état de ce qui entre. Sur l'un & l'autre on établit le nom de chaque voiturier, & la qualité & quantité des effets qui lui ont été confiés. Les commis des fermes tiennent de pareils états, & à la fin de chaque féance, du bord du navire on fe tranfporte au magafin pour vérifier fur les billets que les voituriers y ont dépofés, de même que fur les états d'entrée, fi tout ce qui a été envoyé a bien été porté au magafin. La féance fignée de tous ceux qui doivent & peuvent figner, on fe retire après avoir fermé le magafin fous trois clefs différentes, dont l'une eft délivrée à l'armateur, l'autre au Procureur du Roi de l'Amirauté, au lieu du Receveur de M. l'Amiral, & la troifieme aux commis des fermes, qui repréfentent auffi l'Infpecteur des manufactures. S'il y avoit des réclamateurs, & qu'ils vouluffent auffi avoir une clef, on ne pourroit fe difpenfer de la leur accorder aux termes de cet article : la même chofe fe pratique tant que la décharge dure, après quoi l'on fait la vérification générale des marchandifes que l'on a eu foin de diftinguer dans le magafin fuivant leurs différentes efpeces; & c'eft ce qui fait la clôture du procès-verbal de décharge ou inventaire, qui eft auffi figné de toutes parties.

Si dans le nombre des marchandifes il y en a d'avariées, on y remédie autant qu'il fe peut à la fortie du navire ou dans le magafin; en un mot, on en ufe à cet égard comme en cas de naufrage : fur quoi voir les obfervations fur l'art. 14 du même titre, & du tout il en eft dreffé des procès-verbaux en préfence de toutes parties ou elles duement appellées.



ARTICLE XXVIII.

LEs marchandises qui ne pourront être conservées, seront vendues sur la requisition des parties intéressées, & adjugées au plus offrant, en présence de notre Procureur, à l'issue de l'audience, après trois remises d'encheres de trois jours en trois jours, les proclamations préalablement faites, & affiches mises en la maniere accoutumée.

IL faut entendre cet article, qui suppose toujours que la prise n'est pas jugée dans le sens de l'article 15 du titre des naufrages, qui est pour le cas où le dommage arrivé aux marchandises *ne peut être réparé*, ou pour celui où elles ne peuvent être *gardées sans perte considérable*, qu'elles aient souffert des avaries ou non, telles que sont par exemple les oranges & les citrons, les figues, &c.

Il est permis alors de vendre ces sortes de marchandises, quoique la prise soit douteuse, non toutefois d'office, mais seulement *sur la requisition des parties intéressées*, ce qui comprend tout à la fois & distributivement, l'armateur du corsaire, le capitaine du navire pris, & les réclamateurs; de maniere que quoique la vente ne soit requise que de la part d'un d'eux, cela suffit pour qu'elle puisse être ordonnée, vérification préalablement faite par experts de la nécessité de vendre en cas de contradiction: instruction du 16 Août 1692. Mais, quoiqu'en dise le Commentateur, d'après l'instruction du 6 Juin 1672, déjà citée plus d'une fois, le Receveur de M. l'Amiral & le Procureur du Roi n'auroient pas bonne grace à requérir la vente, ils ne peuvent que la consentir; & s'il en est autrement en fait de naufrage, c'est qu'alors ils sont proprement les parties intéressées.

Cette vente, au reste, comme toutes celles qui se font par les Officiers de l'Amirauté, doit être aussi authentique, que s'il s'agissoit de la vente générale de la prise, après avoir été déclarée bonne; c'est-à-dire, qu'elle doit être précédée de trois publications, affiches & remises d'encheres, à cela près, que, comme il s'agit d'effets qui dépérissent, il suffira que les publications soient faites de trois jours en trois jours; au lieu que quand rien ne périclite, les trois délais ne sont jamais moindres de huitaine, pour peu que l'objet soit de conséquence.

Dans ce dernier cas, & à plus forte raison lorsqu'il s'agit de prise d'une valeur cosidérable, on fait imprimer l'état général des effets de la cargaison, aussi-bien que l'inventaire des agrêts & apparaux & ustensiles du navire; & le Procureur du Roi en envoie des exemplaires tant au Ministre qu'au Secretaire général de la Marine. Il en envoie pareillement aux Procureurs du Roi des Amirautés voisines, en les priant de les faire afficher sans frais; le tout assez à temps pour que ceux qui auroient intention de se rendre adjudicataires, puissent se trouver au jour de la vente, ou envoyer leurs ordres à quelqu'un: lettre de M. de Valincour, du 9 Juin 1696, & de M. l'Amiral du 21 Mars

1705 : pareille lettre de M. de Romieu au nom de l'Amiral, du 18 Novembre 1746.

Quoique notre article ne permette, avant le jugement de la prise, que la vente des effets périssables, l'intérêt des armateurs en course a exigé néanmoins que son exécution fût restreinte aux prises équivoques ; & que dans le cas où a prise seroit évidemment bonne, l'armateur fût autorisé à faire vendre tant le navire que les marchandises, sans attendre le jugement, pourvu néanmoins qu'il n'y eût pas de réclamation : lettres de M. l'Amiral des 21 Mars 1696, & 14 Janvier 1703, relatives au Réglement du 9 Mars 1695, art. 11, confirmé par ceux des 3 Septembre 1733, & 23 Avril 1744.

On conçoit que toutes les parties intéressées, & toutes les personnes qui ont assisté à l'inventaire, sans excepter les commis des fermes, art. 5 dudit Arrêt du Conseil du 7 Août 1744, & art. 3 de celui du 15 Mars 1757, doivent aussi être appellées à la vente, particuliere ou générale : ce n'est qu'à celle qui se fait après la prise jugée & déclarée bonne, qu'il seroit inutile d'y appeller le capitaine du vaisseau pris, puisqu'il n'a plus d'intérêt à la chose.

L'article porte que la vente sera faite à l'issue de l'audience, ce qui indique naturellement que ce doit être dans le lieu même où se tiennent les audiences ; & cela se trouve en effet formellement décidé par ladite instruction du 6 Juin 1672, de même que pour l'adjudication des navires saisis réellement, dans les art. 8, 9 & 12, tit. 14 du liv. prem. ci-dessus ; mais, comme il a été observé sur ledit article 8, l'adjudication qui se fait à l'audience en ce Siege n'est jamais définitive, elle se remet à l'issue de l'audience, au canton où s'assemblent les négocians, & cela par les raisons qui y ont été expliquées.

En matiere de prises ou d'effets naufragés, non seulement les Officiers de ce Siege d'Amirauté ont la complaisance d'en faire les ventes au canton & à l'heure ordinaire où s'assemblent les négocians, mais encore d'y recevoir les premieres & secondes encheres. Là on fait porter des montres des sucres ou autres marchandises à vendre ; & à l'égard de celles dont on ne peut juger sur l'échantillon, on avertit le public par les affiches, que le magasin où elles sont, demeurera ouvert tel jour, depuis telle heure jusqu'à telle autre, afin que chacun de ceux qui ont des vues sur ces effets, puissent les visiter. Enfin, suivant les circonstances, on indique la vente dans le magasin même ; de maniere que l'on prend toutes les précautions convenables pour exciter la chaleur des encheres, & pour tirer de la vente le meilleur parti qui se puisse, en distribuant les objets à vendre en plusieurs lots, tels que, sans être ni trop forts ni trop foibles, chacun puisse être invité à enchérir : lettre de M. l'Amiral, du 20 Février 1696.

Pour les remises d'encheres, quand elles se peuvent faire, l'enchere tenant & sur le point de savoir si le tiercement est admis dans ces sortes d'adjudications : voir les observations sur ledit art. 8, tit. 14 du liv. premier.

Il faut observer néanmoins que si le Procureur du Roi voit que les marchandises ne sont pas portées à leur juste valeur, il est fondé à requérir pour l'intérêt de l'équipage, aussi bien que de M. l'Amiral, que l'adjudication soit différée, ce qui ne peut lui être refusé : même lettre de M. l'Amiral du 26 Février 1696 ; à plus forte raison si c'est une prise faite par un vaisseau du Roi.

En faveur des réclamateurs, l'instruction du 6 Juin 1672, veut, au sujet des

ventes provisoires, qu'il soit déposé au Greffe des échantillons des marchandises qui auront été vendues, pour y avoir recours au besoin; mais cela ne s'observe plus, la formalité ayant été reconnue inutile.

En ce qui concerne les prises faites par les vaisseaux du Roi, toute la procédure doit être faite à la Requête du Procureur du Roi & à la diligence du Contrôleur de la Marine: Ordonnance de 1689, liv. 22, tit. premier, art. 3, conforme à une précédente du 25 Août 1674.

Les Officiers de l'Amirauté sont obligés de communiquer la procédure à l'Intendant & au Contrôleur, toutes les fois qu'ils en seront requis: Ordonnance du 23 Février 1674; & lorsqu'elle sera achevée, de la remettre à l'Intendant pour être envoyée au Ministre de la Marine, art. 4, de ladite Ordonnance de 1689. Mais cela ne se pratique plus, l'envoi de la procédure se fait aujourd'hui au Secretaire général de la Marine, comme celle de toute autre prise.

Après le jugement de la prise, les Officiers de l'Amirauté doivent remettre à l'Intendant ou au Contrôleur, sur les certificats du garde magasin, les vaisseaux & marchandises qui leur seront demandés pour le service du Roi, après que l'estimation en aura été faite; & à l'égard des autres, ils en feront la vente dans la forme ordinaire, en présence & du consentement du Contrôleur de la Marine qui en signera le procès-verbal, art. 5 de la même Ordonnance de 1689, qui n'a fait en cela que renouveller celle dudit jour 25 Février 1674.

Cela n'a point changé depuis; mais sur le point de savoir si le dixieme est dû à M. l'Amiral de ce qui est retenu pour le service du Roi. V. l'art. 9, tit. prem. du liv. prem. ci-dessus.

ARTICLE XXIX.

LE prix de la vente sera mis *entre les mains d'un bourgeois solvable*, pour être délivré après le jugement de la prise à qui il appartiendra.

ENtre les mains d'un bourgeois solvable. L'art. 10, tit. 14, livre premier, dit entre les mains *d'un notable bourgeois*, *ou au greffe de l'Amirauté.* L'art. 6 du titre suivant, dit seulement *au greffe*; & l'art. 15 du tit. des naufrages, *en main sûre dont ils* (les Officiers de l'Amirauté) *demeureront responsables. Ubi vide.*

L'usage est, par rapport à cette vente provisionnelle, avant le jugement de la prise, d'ordonner que les deniers en provenans seront déposés au greffe, ou entre les mains de l'armateur du corsaire, & nullement entre les mains du receveur des consignations, dont la charge n'a aucune influence sur les deniers des ventes faites à l'Amirauté, qu'il s'agisse d'effets de prises ou de tous autres, comme on l'a montré sur l'article 10, titre 14, livre premier, contre l'avis du Commentateur.

Lorsque la vente ne se fait qu'après que la prise a été déclarée bonne, c'est toujours entre les mains de l'armateur que les deniers en provenans sont remis à la charge d'en compter; & afin qu'il en fût autrement, il faudroit que sa solvabilité fût bien suspecte.

C'eſt à la vente proviſoire des effets périſſables que finit l'inſtruction de la procédure antérieure au jugement de la priſe. Mais à l'effet de l'envoi de la procedure au conſeil des priſes, elle peut finir avant toute décharge ou vente. Il n'y a de néceſſaire, en effet, pour le jugement d'une priſe, que le rapport du capitaine corſaire, ſoutenu de l'atteſtation de deux des principaux officiers de ſon équipage, le procès verbal de tranſport des Officiers de l'Amirauté à bord de la priſe, l'interrogatoire du capitaine pris & de deux de ſes gens, & les pieces trouvées dans le vaiſſeau pris, avec les traductions de celles qu'on a jugé devoir être tranſlatées: c'eſt ce qu'il faut eſſentiellement envoyer au conſeil de priſes; ſavoir des expéditions en bonne forme de la procédure, & non les minutes & les papiers de la priſe, avec les traductions en original.

Cela n'empêche pas néanmoins, que ſi, avant l'envoi, la décharge & la vente ſe font, on ne joigne aux pieces une copie des procès-verbaux faits à ce ſujet, de toutes leſquelles pieces il eſt dreſſé un état en forme de bref inventorié par le Greffier.

L'envoi de la procédure, aux termes de l'inſtruction du 6 Juin 1672, confirmée par l'art. 3 du Réglement du 21 Octobre 1688, doit ſe faire promptement au Secretaire général de la Marine, à la diligence du Procureur du Roi, qui y tiendra ſoigneuſement la main. Cela n'a point varié depuis, il a ſeulement été ajouté, que l'envoi ſeroit fait par le Greffier dans le mois de l'arrivée de la priſe au plus tard, à moins qu'il n'y ait quelque cauſe légitime de retardement, qu'il faut déclarer alors en envoyant les pieces de la procédure: Réglemens des 16 Août 1692, & 9 Mars 1695, auxquels ſont conformes deux jugemens de M. l'Amiral, des 8 Février 1696, & 18 Avril 1697. En ce Siege, les Officiers de l'Amirauté envoient eux-même la procédure, au lieu du Greffier, & l'envoi eſt accompagné d'une lettre d'avis de leur part au Secretaire général de la Marine: tel eſt l'uſage obſervé conſtamment.

Mais c'eſt au Greffier à préparer le doſſier contenant la procédure. Il doit coter & numéroter toutes les pieces, avec une note ou apoſtille au haut de chacune, qui en indique ſommairement la qualité; il doit auſſi y joindre un bref état ou inventaire du tout, avec un état ou mémoire des frais de juſtice faits juſqu'à l'envoi: lettres de M. l'Amiral des 27 Mai 1708, & 20 Août 1710. On ne voit pourtant pas quelle peut être l'utilité de cet état des frais de Juſtice, puiſqu'il en reſte beaucoup plus à faire.

Si un même corſaire amenoit ou envoyoit pluſieurs priſes, il faudroit faire ſéparément l'inſtruction de chacune de ces priſes; à cela près que ſi c'étoit lui qui les amenât, il n'auroit qu'un ſeul rapport à faire pour toutes: inſtruction du 16 Août 1692.

Par rapport aux papiers de la priſe, ce n'eſt point aux Officiers de l'Amirauté à en faire le tirage, pour n'envoyer que ceux qui leur paroîtront néceſſaires ou utiles; il faut abſolument qu'ils les envoient tous, ſans en retenir un ſeul, quelque inutile qu'il puiſſe être: Jugement de M. l'Amiral du 25 Avril 1697.

Dans une priſe qui fut amenée dans ce port, durant la précédente guerre, il ſe trouva un ſi grand nombre de papiers, qu'ils compoſerent quantité de gros paquets, qu'il faillut envoyer ſucceſſivement par la poſte, pour ne pas trop charger la malle d'un ſeul courier. On ſavoit bien que de ces papiers il y en

avoit les neuf dixiemes d'inutiles ; mais on ne crut pas pouvoir se dispenser de les envoyer tous, attendu ce Réglement de M. l'Amiral, & c'est ce qui servit de réponse aux observations qui furent faites à ce sujet. Il est vrai que la prise étoit douteuse.

ARTICLE XXX.

ENjoignons aux Officiers de l'Amirauté de procéder incessamment à l'exécution des Arrêts & Jugemens qui interviendront sur le fait des prises, & de faire faire incontinent & sans délai la délivrance des vaisseaux, marchandises & effets dont la main-levée sera ordonnée, à peine d'interdiction, de cinq cens livres d'amende, & de tous dépens, dommages & intérêts.

QUe la prise ait été déclarée bonne au conseil des prises, ou qu'il en ait été fait main-levée en tout ou partie, il est également du devoir des Officiers de l'Amirauté, chargés de l'exécution des Jugemens & Arrêts rendus sur ce sujet, d'y procéder incessamment & sans détour.

Ainsi la prise étant jugée bonne, ils doivent, sur le requisitoire de l'armateur, procéder sans délai à la décharge du navire si elle n'a pas encore été faite, ensuite à la vente des effets & du navire, & enfin à la liquidation & répartition du produit général de la prise.

Si au contraire il y a une main-levée générale ou particuliere ordonnée, ils doivent donner satisfaction au réclamateur aussi-tôt qu'il la demande.

Pour le premier cas, on n'a jamais reproché de lenteur aux Officiers de l'Amirauté ; mais il n'en a pas été de même du second, & c'est sur les plaintes des réclamateurs bien ou mal fondées, que cet article a enjoint auxdits Officiers de faire sans délai la délivrance des effets dont la main-levée aura été ordonnée, à peine d'interdiction, de 500 liv. d'amende, & de tous dépens, dommages & intérêts ; ce qui, à l'amende près, avoit déjà été prescrit par l'Ordonnance du 13 Octobre 1676.

A cela il n'y a rien à dire, & la peine n'est pas trop rigoureuse. Il est triste seulement qu'il se soit trouvé des Officiers dont la conduite ait donné lieu de craindre que leurs confreres ne fussent capables de tomber en de pareilles prévarications.

On conçoit néanmoins que cet article, en ce qui concerne les jugemens de main-levée rendus au conseil des prises, suppose que ce sont des jugemens dont il n'y a pas appel. Il est vrai que ces jugemens sont exécutoires par provision *ès choses qui peuvent se réparer en difinitif* ; mais il faut alors apprécier les effets, & donner bonne & suffisante caution, qui doit être reçue avec la partie adverse ; & jusqu'à ce que cette procédure soit faite, le Juge ne peut être en demeure de faire la délivrance.

Au sujet des réclamations au nom d'autrui, il s'étoit glissé un abus qui retardoit en pure perte le jugement des prises, en ce que des particuliers, sans

aucun pouvoir des propriétaires, s'ingéroient de réclamer des effets, soit pour s'attirer des commissions, soit par d'autres motifs d'intérêt. Pour y remédier, il intervint une Ordonnance du Roi le 30 Janvier 1692, portant défenses à toutes personnes de réclamer aucunes prises, ni faire aucune procédure en l'Amirauté, sans procuration en bonne forme de ceux pour qui ils feroient les réclamations, & qu'après avoir représenté lesdites procurations, à peine de 1000 liv. d'amende : Ordonnance confirmée par une autre du 18 Avril 1708, avec cette seule addition, que les procurations seroient représentées au Commissaire du Conseil qui se trouveroit nommé rapporteur de la prise. Cette seconde Ordonnance a été aussi confirmée purement & simplement par autre du 23 Avril 1745.

Par rapport aussi aux réclamateurs & à tous autres qui retardoient le Jugement des prises en cause d'appel; en ne constituant pas d'Avocat pour occuper sur l'appel, ou faisant naître des incidens ; il fut rendu tout de même une Ordonnance du 4 Juillet 1703, par laquelle le Roi enjoignit à tous ceux qui interjetteroient appel à l'avenir des Jugemens rendus sur le fait des prises; de nommer dans leur acte d'appel l'Avocat au Conseil qui occuperoit pour eux; sinon & faute de faire, Sa Majesté ordonna que l'Avocat qui avoit occupé en premiere instance, seroit tenu d'occuper encore dans celle d'appel, & en cas de refus de sa part, que l'appel seroit jugé sur la requête de l'Intimé. Au surplus il fut réglé que l'Appellant fourniroit ses moyens & répliques, & mettroit sa procédure en état dans six semaines pour tout délai : après quoi il seroit passé outre au Jugement sur ce qui se trouveroit produit, à moins qu'il n'y eût des pieces à rapporter, auquel cas il seroit accordé un délai compétent, tel que Sa Majesté jugeroit à propos de l'accorder.

Si une prise étoit évidemment mauvaise, de maniere qu'il n'y eût rien qui fût capable d'excuser le corsaire ; nul doute alors que la main-levée n'en fût ordonnée, non-seulement avec exemption de tous frais : mais encore avec tous dépens, dommages & intérêts contre l'armateur. Mais pour peu qu'il y ait eu lieu de faire la prise & de l'amener, le réclamateur doit s'estimer heureux d'en obtenir la main-levée ; & c'est ce qui s'appelle une main-levée de grace qui n'engendre point de dépens, & encore moins de dommages & intérêts contre l'armateur. Cependant en pareil cas les réclamateurs ayant prétendu leurs dépens & être exempts de tous frais de justice & de garde, il intervint un premier Arrêt du Conseil le 28 Mars 1705, qui, en les chargeant de payer les honoraires des Avocats qu'ils auroient employés, les soumit au paiement des frais de justice & de garde concernant la prise, en ordonnant qu'ils seroient pris sur la chose. Arrêt qui fut suivi d'un second du 23 Décembre de la même année, portant *qu'à l'avenir, tous les frais faits tant pour la conservation ou la vente des marchandises des prises dans les cas où elle sera permise, que pour la subsistance du maître & autres officiers mariniers ou matelots qui y seront restés, seront pris sur le bâtiment & payés par le réclamateur qui en aura obtenu la main-levée, lorsqu'il en sera remis en possession.* Réglement plein de sagesse & de vues politiques tout ensemble ; car enfin rien ne seroit plus capable de ralentir l'ardeur pour les armemens en course, si toute réclamation qui se trouveroit fondée, avoit des suites fâcheuses pour l'armateur, en rejettant sur lui les frais de justice & de garde, de même que ceux de la vente des effets périssables, & enfin

fin ceux de la nourriture des gens du navire pris. Il donneroit alors de tels ordres à son capitaine, que celui-ci n'oseroit amener que des bâtimens évidemment de bonne prise; & alors aussi, par la facilité qu'il y a de masquer les navires, combien de prises légitimes que les corsaires laisseroient échapper? Si l'on oppose que l'impunité peut autoriser à amener toutes sortes de prises, la réponse est que cela n'est pas fort à craindre, les armateurs ne pouvant que perdre lorsque les prises ne sont pas bonnes, & d'ailleurs demeurant sujets aux dommages & intérêts lorsqu'elles sont évidemment mal faites & mauvaises.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

Qui ordonne que, sans avoir égard à la Requête du maître & de l'armateur du vaisseau les Deux Freres, *les avocats seront payés par les parties pour lesquelles ils ont occupé, & que les frais de justice, de garde, & autres faits pour raison de la prise, seront pris sur la chose même.*

Du 28 Mars 1705.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

VU par le Roi, étant en son Conseil, les Requêtes présentées, la premiere par Jean Sengestad, Suédois, maître du vaisseau *les Deux Freres*, tendante à ce qu'il plaise à Sa Majesté décharger le nommé Gohon, marchand du Havre, du cautionnement pour lui prêté de la somme de 852 liv. 11 s. prétendue par Jean Tilly, commandant la barque *le Dauphin*; pour le remboursement des frais par lui faits à l'occasion de la prise dudit vaisseau *les Deux Freres*, & condamner ledit Tilly en 1800 liv. de dommages & intérêts. Ladite Requête contenant que l'armateur ayant arrêté ce bâtiment, il a été déclaré de bonne prise par Ordonnance du 11 Février 1704. Mais par l'Arrêt intervenu sur l'appel le 23 Juin suivant, il en a été fait main-levée par grace; ce qui auroit donné lieu à Tilly de répéter contre le suppliant les frais par lui faits pour parvenir au jugement, en quoi il n'est aucunement recevable, puisque la grace n'étant point limitée, elle doit avoir le même effet qu'une main-levée pure & simple; & ainsi il n'y a pas eu lieu à la saisie du vaisseau faite à sa Requête pour raison de ces frais. La seconde Requête présentée par ledit Jean Tilly, commandant la barque *le Dauphin*, tendante à ce qu'il plaise à Sa Majesté condamner ledit Gohon, caution de Sengestad, à lui payer la somme de 852 liv. 11 sols, pour le montant des frais par lui faits, à l'occasion de la prise dudit vaisseau *les Deux Freres*, sans préjudice de ceux de la saisie, sur ce que l'Ordonnance qui a déclaré ledit vaisseau de bonne prise est réguliere, & que l'arrêt qui l'a suivi, en faisant main-levée par grace, justifie la conduite dudit Tilly; que l'Arrêt du 16 Mars 1696, portant que les frais tomberont sur la partie qui succombera, il est sans difficulté que Sengestad, qui est censé dans le cas, puisqu'il n'est relevé que par grace, doit les acquitter. Vu aussi les pieces jointes à la Requête dudit Sengestad, consistant en une Ordonnance du Lieutenant-Général de l'Amirauté du Havre, du 23 Juillet 1704, portant renvoi au Conseil de la contestation sur la saisie faite à la Requête de Tilly du vaisseau *les Deux Freres*, pour le paiement de 852 liv. 11 sols, pour les frais par lui faits au sujet de sa prise: le mémoire desdits frais, la saisie du 14 Août suivant, l'acte de cautionnement dudit Gohon du 26 dudit mois, la Sentence dudit Juge de l'Amirauté du même jour, portant main-levée du vaisseau, sur la soumission de la caution; ensemble tout ce qui a été remis par les parties respectivement. Oui le rapport du sieur Comte de Pontchartrain, Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, & tout considéré: le Roi étant en son Con-

ſeil, ſans avoir égard à la Requête dudit Sengeſtad, maître du vaiſſeau *les Deux Freres*, ni à celle dudit Tilly, armateur, a ordonné & ordonne que les frais faits par les Avocats, tant dans l'inſtance principale que d'appel, ſeront payés par les parties pour leſquelles ils ont occupé, & que ceux de Juſtice, de garde & autres faits pour raiſon de la priſe, ſeront pris ſur la choſe même. Enjoint Sa Majeſté aux Officiers de l'Amirauté du Havre, de tenir la main à l'exécution du préſent Arrêt. Fait au Conſeil d'Etat du Roi, Sa Majeſté y étant, tenu à Verſailles le 28 Mars 1705.

ARREST DU CONSEIT D'ETAT DU ROI.

Qui ordonne que les frais faits pour les marchandiſes des priſes, & pour la ſubſiſtance du maître, & des officiers & matelots, ſeront pris ſur le bâtiment, & payés par le réclamateur.

Du 23 Décembre 1705.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

SUR ce qui a été repréſenté à Sa Majeſté étant en ſon Conſeil, qu'il eſt ſurvenu différentes conteſtations entre les armateurs & ceux qui réclament les priſes amenées dans les ports du Royaume, lorſqu'ils en ont obtenu la main-levée, au ſujet des frais qui ſe font pour la conſervation des priſes, & la ſubſiſtance des équipages; les armateurs prétendant que les autres en ſont tenus, parce que ces frais ne ſont faits que pour maintenir les priſes, en attendant le Jugement: & les réclamateurs de leur part, que c'eſt aux armateurs à en être chargés, puiſqu'ils ont arrêté mal-à-propos leurs bâtimens, & ſans un juſte motif. Sur quoi Sa Majeſté voulant pourvoir, après s'être fait repréſenter l'Arrêt du 28 Mars 1705, qui ordonne que dans les priſes dont il eſt fait main-levée par grace, les frais des avocats ſeront payés par les parties qui les auront employés; & que ceux de Juſtice, de garde & autres ſeront pris ſur la choſe même. Oui le rapport du ſieur comte de Pontchartrain, Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine: le Roi étant en ſon Conſeil a ordonné & ordonne qu'à l'avenir tous les frais faits, tant pour la conſervation ou la vente des marchandiſes des priſes dans les cas ou elle ſera permiſe, que pour la ſubſiſtance du maître & autres officiers mariniers ou matelots, qui y ſeront reſtés, ſeront pris ſur le bâtiment, & payés par le réclamateur qui en aura obtenu la main-levée, lorſqu'il en ſera remis en poſſeſſion. Enjoint aux Officiers de l'Amirauté de tenir la main à l'exécution du préſent Arrêt. Fait au Conſeil d'Etat du Roi, Sa Majeſté y étant, tenu à Verſailles le 23 Décembre 1705.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui fait déſenſe à toutes perſonnes de réclamer aucunes priſes, ſans être au préalable porteurs de procurations des propriétaires des navires pris, & de leurs cargaiſons, à peine de 1000 livres d'amende.

Du 23 Avril 1745.

SA MAJESTÉ s'étant fait repréſenter l'Ordonnance du 18 Avril 1708, qui fait défenſes à toutes perſonnes de réclamer aucunes priſes faites par ſes vaiſſeaux de guerre, ou par ceux des armateurs particuliers, ſans être porteurs de procurations des propriétaires des na-

vires & des marchandiſes des priſes, & étant informée que différens particuliers, dans le deſſein de s'attirer des commiſſions, ou par d'autres voies d'intérêt, retardent les Jugemens des priſes, & empêchent les armateurs de tirer toute l'utilité & l'avantage qu'il feroit à déſirer pour leur donner le moyen d'augmenter le nombre des bâtimens de courſe ; à quoi étant néceſſaire de pourvoir, Sa Majeſté a ordonné & ordonne que ladite Ordonnance du 18 Avril 1708 ſoit exécutée ſelon ſa forme & teneur, & en conſéquence a fait & fait très-expreſſes inhibitions & défenſes à toutes ſortes de perſonnes de réclamer aucunes priſes faites par ſes vaiſſeaux de guerre, ou par ceux des armateurs particuliers, ni faire aucunes procédures, ſans être au préalable porteurs de procurations en bonne forme des propriétaires des navires pris, & de leurs cargaiſons, leſquelles procurations ils ſeront tenus de repréſenter à ceux des ſieurs Commiſſaires nommés pour Juger les priſes, auxquels les procédures dont il ſera queſtion auront été diſtribuées, à peine de 1000 liv. d'amende. Mande Sa Majeſté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la préſente Ordonnance. Fait à Verſailles le 23 Avril 1745. *Signé*, LOUIS, *Et plus bas*,

PHELYPEAUX.

ARTICLE XXXI.

SEra priſe avant partage la ſomme à laquelle ſe trouveront monter les frais du déchargement, & de la garde du vaiſſeau & des marchandiſes, ſuivant l'état qui en ſera arrêté par le Lieutenant de l'Amirauté, en préſence de notre Procureur & des intéreſſés.

LA priſe étant jugée bonne & ſans appel, il ne s'agit plus que d'en attribuer le bénéfice à qui il appartient ; & c'eſt ce qui fait le ſujet du préſent article & des deux ſuivans.

Dans les termes qu'ils ſont conçus, le partage dont il y eſt parlé s'entend d'une diviſion réelle & effective en nature, d'autant plutôt que l'article 28 ne permet de vendre avant le Jugement de la priſe, *que les marchandiſes qui ne pourront être conſervées*, & qu'aucun autre article ne fait point mention de vente après que la priſe a été jugée.

Il eſt certain d'ailleurs que, même avant cette Ordonnance, l'armateur étoit fondé à demander la délivrance du navire & de ſon chargement en nature, ſi mieux il n'aimoit que la vente en fût faite publiquement par les Officiers de l'Amirauté. C'eſt ce qui réſulte du Réglement déjà tant de fois cité, en date du 6 Juin 1672.

On ne voit point quand a ceſſé cette faculté accordée aux armateurs de demander la délivrance des priſes en nature : on voit ſeulement que lorſque M. l'Amiral prétendit que ſon dixieme dans les priſes lui fût délivré en nature, comme il ſera obſervé ſur l'article ſuivant, l'uſage étoit établi généralement dans tous les ports du Royaume de faire vendre judiciairement tous les effets des priſes.

Sans doute que ce qui fit introduire ce dernier uſage, ce furent les plaintes, tant des intéreſſés aux armateurs des corſaires, contre ceux qui en avoient la direction principale, que des capitaines, officiers & autres gens des équipages des corſaires à qui doit appartenir le tiers du produit des priſes, s'il n'y a réglement contraire dans l'acte de ſociété.

Quoi qu'il en ſoit, il eſt depuis long-temps d'une pratique conſtante & univerſelle, de faire vendre judiciairement les navires jugés de bonne priſe, & toutes

les marchandiſes de leur chargement. Ainſi le partage dont il eſt queſtion dans cet article ne doit plus s'entendre que de la répartition des deniers provenans de la vente, outre ceux qui y ont part.

Et d'abord il faut prélever ſur toute la maſſe *les frais du chargement & de la garde du vaiſſeau & des marchandiſes ;* ce qui comprend par conſéquent les loyers du magaſin où les marchandiſes ont été miſes, & les droits de quai & calle de l'endroit où le navire a été amarré; le tout ſuivant la taxe qui en ſera faite par le Juge en préſence du Procureur du Roi. L'article ajoute, *& des intéreſſés ;* ce qui ſe rapportoit ci-devant & à l'armateur ou ſon commiſſionnaire, & au Receveur de M. l'Amiral. Mais depuis la ſuſpenſion du dixieme de M. l'Amiral, cela ne ſe pratique plus autrement qu'en communiquant à l'armateur ou à ſon commiſſionnaire, l'état des frais avant de l'arrêter, pour ſavoir de lui s'il y a quelque choſe à retrancher des articles qui y ſont employés, ſur quoi on n'a jamais vu d'altercation en ce Siege.

Il n'eſt point queſtion ici des frais de Juſtice, parce que aux termes de l'article ſuivant, le dixieme de M. l'Amiral doit ſe prendre ſans aucune diſtraction à cet égard; & cette regle établie de toute ancienneté a ſubſiſté encore long-temps après; mais dans la derniere guerre M. l'Amiral a eu la généroſité de renoncer à cet avantage ; il a fait même de plus grands ſacrifices par rapport à ſon dixieme dans les priſes, comme on le verra ſur ledit article ſuivant.

Toutes les marchandiſes des priſes, depuis le tarif de 1664, étant ſujettes à des droits plus ou moins conſidérables envers le Roi, & d'ailleurs y en ayant qui ne peuvent être vendues qu'à la charge par l'adjudicataire de les faire paſſer à l'étranger ou à l'Amérique, dans un temps limité, pour l'intérêt des manufactures du Royaume; il y a eu ſur ce ſujet ſous le regne de Louis XIV, divers Réglemens, à commencer par l'Ordonnance du mois de Février 1687. Ces Réglemens ſont datés des 15 Décembre 1691, 21 Juin 1692, 25 Mai 1695, 16 Octobre 1696, 6 Septembre 1701, 20 Juin 1702, 24 Mars 1703 & 9 Juillet 1709; & tous ont toujours eu pour but de favoriſer les armemens en courſe, en donnant des facilités aux armateurs pour la ſortie des marchandiſes prohibées, en diminuant le nombre des marchandiſes de cette eſpece; & en modérant les droits dus ſur les autres.

Mais le plus avantageux à la courſe & au commerce qui en dépend, eſt le Réglement porté à ce ſujet dans la derniere guerre, par l'Arrêt du Conſeil du 7 Août 1744. C'eſt actuellement la loi ſubſiſtante ſur cette matiere, à quelques changemens près qui y ont été faits au préjudice des armateurs en courſe, par le dernier Réglement du 15 Mars 1757.

Un changement remarquable que celui de 1744 a fait aux anciens, concerne l'attribution de Juriſdiction par rapport aux vols & aux divertiſſemens des marchandiſes des priſes. Auparavant, les Intendans en connoiſſoient avec droit de les juger en dernier reſſort, en y appellant les Officiers de l'un des Préſidiaux de leur département, ou le nombre de gradués requis par les Ordonnances; au lieu que par cet Arrêt de 1744, ils n'en connoiſſent plus ſuivant l'article 29, qu'à condition de les juger avec les Officiers de l'Amirauté & autres gradués au nombre requis; au moyen de quoi la Juriſdiction de l'Amirauté a recouvré cette portion de ſa compétence dont elle avoit été privée ſi long-temps, & dans la poſſeſſion de laquelle toutes les repréſentations de feu M. le Comte de Toulouſe, en 1702 & 1703, n'avoient pu la faire rétablir.

Il y a plus, & par un autre Arrêt du Conseil du 24 Décembre de la même année, l'attribution aux Intendans a été bornée aux vols & divertissemens qui seroient faits depuis l'apposition des sceaux sur les écoutilles des navires, autres néanmoins que les vols des agrêts & apparaux » desquels, est-il dit, en- » semble de ceux qui seront faits en mer ou dans les ports avant l'apposition » desdits sceaux sur les écoutilles, les Officiers des amirautés continueront de » connoître seuls, sauf l'appel à l'ordinaire.»

Il ne s'ensuit pas delà néanmoins que, par un droit nouveau, la faculté de juger le cas du pillage sur les prises, ait été rendue en plein aux Officiers de l'Amirauté; cela ne doit s'entendre que relativement à l'Ordonnance du 31 Août 1710, rapportée sur l'article 20 ci-dessus, & dont les dispositions ont été renouvellées par l'article 9 de la Déclaration du Roi du 5 Mars 1748, de même que l'article 15 de la Déclaration du 15 Mai 1756.

Par la raison donc que des marchandises des prises, il y en a dont la consommation n'est pas permise dans le Royaume, & que toutes les autres sont sujettes à des droits envers le Roi, il y a nécessité d'appeller les commis des Fermes à la vente qui s'en fait, provisionnelle ou définitive, de même qu'aux procès-verbaux d'apposition & levée de scellés, de déchargement de navire & à l'inventaire; de tous lesquels procès-verbaux, qui doivent être signés d'eux, il faut leur délivrer copie, mais aux frais de la ferme. C'est la disposition des articles 2, 3, 4 & 5 du Réglement du 7 Août 1744. La peine d'interdiction y avoit été prononcée contre les Officiers de l'Amirauté; mais par autre Arrêt du 24 Décembre audit an, elle a été restreinte au Greffier. Il n'en est même plus question aujourd'hui; mais par l'article 3 de l'Arrêt du Conseil du 15 Mars 1757, les officiers de l'Amirauté sont assujettis aux dommages & intérêts s'ils y manquent.

Par rapport aux poudres provenant des prises, il est permis de les vendre publiquement comme les autres effets; mais aux termes de l'Arrêt du Conseil du premier Décembre 1744, relatif avec modification à celui du 13 Novembre 1708, il faut, à leur arrivée, les déposer dans les magasins du fermier ou dans ceux de Sa Majesté, dont le commis du fermier doit avoir une clef; & les adjudicataires, soit armateurs ou autres, sont obligés de les laisser dans les magasins, jusqu'à ce que l'occasion se présente de les employer en armement ou de les faire passer à l'étranger. Il est défendu sous peine de confiscation & de 300 livres d'amende, aux armateurs & propriétaires desdites poudres, d'en faire aucun commerce directement ni indirectement pour la consommation intérieure du Royaume, sans le consentement du fermier. Au surplus, la permission de les employer en armement ou de les envoyer à l'étranger, n'a lieu qu'autant que le Roi ne jugera pas à propos de les employer pour son service; auquel cas Sa Majesté les fera payer aux armateurs ou autres propriétaires sur le pied de dix sols la livre, y compris le baril.

A l'égard des matieres d'or & d'argent, en especes ou en vaisselle, la vente en étant interdite par la Déclaration du Roi du 14 Décembre 1689, qui enjoint de les porter aux Hôtels des Monnoies ou aux Changes les plus proches, pour en être la valeur payée sur le pied des tarifs, avec défenses à tous officiers publics d'en faire aucunes ventes sous peine de l'amende du quadruple, & de confiscation contre les propriétaires; il n'en doit pas plus être question dans les

ventes des prises qu'en toutes autres, la faveur de la course n'ayant pas fait admettre d'exception en cette partie.

Les Officiers de l'Amirauté de Calais, pour contravention à cette Déclaration & aux Réglemens intervenus en conséquence, sous prétexte que l'exécution n'en avoit pas été ordonnée expressément par rapport aux Amirautés, ayant été condamnés en l'amende du quadruple, montant à 6632 liv. 5 sols, par Arrêt de la Cour des Monnoies du 19 Octobre 1745, & s'étant pourvus au Conseil d'Etat du Roi, par Requête tendante à obtenir la décharge de cette amende; tout ce qu'ils purent obtenir, c'est que par grace l'amende fut modérée à la somme de 300 livres, par Arrêt du premier Février 1746, qui au surplus leur enjoint, & en leur personne à tous Officiers d'Amirauté, de se conformer exactement auxdits Réglemens, sous les peines y portées.

Le 7 Mai audit an 1746, un autre Arrêt de la Cour des Monnoies fit défenses aux Officiers de l'Amirauté du Havre & à tous autres, de procéder à la proclamation, réception d'encheres & adjudication d'aucunes matieres d'or & d'argent, &c.

Ainsi, soit en matiere des prises, soit en cas de succession des gens morts en mer, ou en toute autre occasion, les Officiers de l'Amirauté doivent se garder de comprendre aucunes matieres d'or & d'argent dans les ventes qui se font pardevant eux; & leur devoir est de charger leur Greffier de les porter à l'Hôtel de la Monnoie, conjointement avec la partie intéressée, après en avoir pris le poids, pour en joindre la valeur au produit général de la vente, laquelle valeur doit être constatée par un certificat du Directeur de la monnoie.

Mais si ces exceptions, par rapport à quelques effets des prises, sont un peu désaventageuses à la course, les armateurs en sont bien dédommagés par l'exemption du dixieme de M. l'Amiral & par la diminution qui a été faite en leur faveur sur les droits auxquels les autres marchandises ont été assujetties de tout temps, de même que par la réduction de la liste des effets prohibés.

Ils le sont encore par l'exemption qui leur a été aussi nouvellement accordée des droits des fermes du Roi sur les choses nécessaires à l'avituaillement des vaisseaux armés en course.

Depuis l'Arrêt du Conseil du 4 Octobre 1672, les armateurs en course jouissent de l'exemption des droits d'Octrois des villes, pour raison de tout ce qui étoit nécessaire à l'avituaillement de leurs vaisseaux; mais il n'en étoit pas de même des droits des Fermes du Roi, & elle leur a enfin été accordée par Arrêt aussi du Conseil du 6 Avril 1745, confirmé par l'article 9 de la Déclaration du 15 Mai 1756, & par l'Arrêt du Conseil du 15 Mars 1757.

Cette exemption nouvelle est de tous droits de sortie des traites sur les vivres, vins, eaux-de-vie & autres boissons servant à l'avituaillement des navires uniquement armés pour la course.

Il est vrai que les Fermiers Généraux, qui ne cessent jamais dans tous les cas d'exemption de faire valoir la crainte de la fraude, ont fait apposer à celle-ci des conditions tout-à-fait gênantes; mais enfin c'est toujours une exemption dont il dépend des armateurs de profiter.

Ces conditions sont exprimées dans les articles 3, 4 & suivans. Il seroit inutile de les rappeller ici : il suffira de remarquer que par l'article 2, l'exemption n'a pas lieu s'il est embarqué des marchandises ou toute autre chose que

des vituailles, munitions de guerre & ustensiles servant aux vaisseaux destinés pour la course; que par l'article 10 tous avituaillemens pour quelque destination que ce soit, hors la course, sont sujets aux droits ordinaires des Fermes, à l'exception seulement des genres de commerce, qui, par les Edits, Lettres-Patentes, Déclarations & Arrêts du Conseil qui leur sont propres, en ont été expressément exceptés; ce qui se rapporte principalement aux Lettres-Patentes de 1717.

Enfin que par l'article 9, en cas de fraude reconnue, l'armateur ou capitaine est soumis à une amende de 3000 liv. sans modération, au paiement de laquelle le navire avec ses agrêts & apparaux demeurera affecté, sans préjudice de la contraite par corps contre le capitaine. Tout cela a encore été renouvellé par un dernier Arrêt du Conseil du 15 Mars 1757, art. 29, 30 & suivans.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

Portant Réglement sur le fait des marchandises provenant des prises faites en mer sur les ennemis de l'Etat.

Des 7 Août & 24 Décembre 1744.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE ROI s'étant fait représenter en son Conseil les différens Réglemens faits dans les précédentes guerres, concernant la conduite qui devoit être tenue dans les ports & bureaux des Fermes de Sa Majesté, sur les marchandises des prises faites en mer sur les ennemis de l'Etat: Et Sa Majesté voulant accorder à ceux de ses sujets qui armeront en course pendant la présente guerre, toute la faveur que l'intérêt des manufactures du Royaume, celui du commerce ordinaire de ses sujets & la sûreté des droits des Fermes pourront permettre, elle a Jugé nécessaire d'expliquer ses intentions par un Réglement. Sur quoi, oui le rapport du sieur Orry, Conseiller d'Etat ordinaire & au Conseil Royal, Contrôleur-Général des Finances, le Roi étant en son Conseil a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les marchandises des prises, de quelque qualité qu'elles soient, pourront entrer & être déchargées dans tous les ports du Royaume où les vaisseaux armés en course aborderont, nonobstant les Arrêts & Réglemens suivant lesquels l'entrée de différentes especes de marchandises est prohibée ou fixée par certains ports & bureaux.

II. A l'arrivée de chaque prise dans le port où elle sera amenée, l'adjudicataire général des Fermes de Sa Majesté ou son préposé aura la faculté d'envoyer des commis & gardes sur le vaisseau pour le surveiller en la maniere accoutumée.

III. Les Officiers de l'Amirauté seront tenus d'appeller ledit préposé, pour assister au procès-verbal de l'état de la prise, & à l'apposition des sceaux de l'Amirauté sur les écoutilles, lequel procès-verbal ledit préposé & autres commis des fermes signeront comme présens, sans que lesdits sceaux puissent être levés en aucun cas & sous quelque prétexte que ce soit, qu'en présence desdits commis, ou d'eux duement appellés, à peine d'interdiction contre les Officiers de l'Amirauté, qui demeureront responsables de tous dommages & intérêts: & il sera délivré audit préposé copie du procès-verbal aux frais du Fermier.

IV. Il ne sera déchargé aucune marchandise de prises ni des vaisseaux armés en course, qu'en présence des commis des fermes & de l'inspecteur des manufactures, ou de celui qui sera

par lui commis en ſon abſence ; leſquelles marchandiſes de priſes ſeront miſes dans un magaſin ou lieu ſûr, ſous trois clefs différentes, dont l'une ſera remiſe au Juge de l'Amirauté, l'autre au commis du fermier, & la troiſieme à l'inſpecteur des manufactures, & au cas que les propriétaires ou adjudicataires deſdites marchandires requierent qu'il leur ſoit remis une quatrieme clef, elle ſera en ce cas remiſe au ſyndic qui ſera par eux nommé.

V. Les Officiers de l'Amirauté ſeront tenus, ſous les peines portées par l'article 3, d'appeller le fermier ou ſon prépoſé, pour aſſiſter à l'inventaire, vente & adjudication, dont ledit prépoſé ſignera comme préſent les procès-verbaux, deſquels il lui ſera délivré copie aux frais de la ferme.

VI. N'entend Sa Majeſté aſſujettir aux formalités portées par les articles 2, 3, 4 & 5 du préſent Réglement, les ports de Dunkerque & Marſeille qui ſeront maintenus dans leurs franchiſes, en obſervant ce qui eſt preſcrit à leur égard par l'article 27.

VII. Les marchandiſes dénommées au préſent article continueront d'être prohibées, & l'adjudication n'en pourra être faite qu'à condition d'être renvoyées à l'étranger, ſavoir, café de Moka, caſtoi en peau & en poil, étoffes de ſoie des Indes, de la Chine ou du Levant, écorces d'arbres, glaces de miroirs, mouſſelines & toiles de coton blanches de toutes eſpeces, mouchoirs des Indes, ſel étranger, & tout ſel de ſalpêtre ou de verrerie, tabacs, toiles peintes ou teintes.

VIII. Pourra néanmoins la Compagnie des Indes, dans les cas où elle ſe ſeroit rendue adjudicataire des marchandiſes dont elle a le commerce ou le privilege excluſif, faire vendre à ſon profit les cafés de Moka & les caſtors en peau & en poil, comme auſſi faire tranſporter en *tranſit* au travers du Royaume, dans ſes magaſins à l'Orient, les marchandiſes des Indes, pour y être vendues dans ſes ventes publiques; à la charge de marquer de ſes plombs & bulletins, les mouſſelines, toiles de coton blanches & mouchoirs, qui pourront être vendus pour être conſommés dans le Royaume ; & à la charge par les adjudicataires de renvoyer à l'étranger les étoffes de ſoie des Indes, écorces d'arbres & toiles peintes ou teintes ; le tout ainſi qu'il en eſt uſé pour les marchandiſes des Indes provenant du commerce de ladite Compagnie.

IX. Pourra auſſi le Fermier-Général, comme ayant le privilege excluſif du tabac, diſpoſer à ſon profit des tabacs des priſes dont il ſe ſera rendu adjudicataire : & quant aux tabacs qui ſeront adjugés à d'autres, les adjudicataires ſeront tenus de les renvoyer à l'étranger directement par mer, du port où l'adjudication en aura été faite, & dans les ports de Dunkerque & Bayonne ſeulement, auſſi directement par mer.

X. Les adjudicataires du ſel étranger ſeront pareillement tenus de le renvoyer directement par mer à l'étranger, l'introduction en étant défendue dans tout le Royaume.

XI. Les draps, étoffes & couvertures de toutes ſortes de laines, fil, ſoie, poil ou coton, les brocards, velours, taffetas & autres étoffes & rubans d'or, d'argent & de ſoie, les bas & autres ouvrages de bonneterie de toutes ſortes, les chapeaux de toutes ſortes ne pourront pareillement être vendus & adjugés, qu'à la charge d'être renvoyés à l'étranger, ſi ce n'eſt que ſur les demandes qui pourroient être faites à Sa Majeſté par les armateurs avant l'adjudication deſdites marchandiſes, & ſur leſquelles elle s'eſt réſervé de ſtatuer ſur le compte qui lui en ſera rendu par le ſieur Contrôleur Général des Finances, elle n'ait jugé à propos, en faveur deſdits armateurs ſeuls, d'en permettre l'entrée & la conſommation dans le Royaume.

XII. Les adjudicataires des marchandiſes prohibées par l'article 7, auront un an de délai, à compter du jour de l'adjudication, pour les faire paſſer à l'étranger ; & cependant elles demeureront renfermées dans les magaſins du dépôt ſous trois clefs, comme il eſt dit à l'article 4, & après le terme d'un an il y ſera pourvu par Sa Majeſté, ainſi qu'il appartiendra.

XIII. Les adjudicataires deſdites marchandiſes prohibées, autres que le ſel & tabac, auront la faculté de les envoyer par terre à l'étranger par forme de *tranſit* au travers du Royaume, ſans payer aucuns droits ; à la charge de paſſer & ſortir par les ports & bureaux ci-après dénommés, à l'excluſion de tous autres, ſavoir, pour ce qui ſortira du Royaume par mer, par Dunkerque, Calais, Saint-Valery, Dieppe, le Havre, Honfleur, Saint-Malo, le Port-Louis, Paim-beuf, la Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Cette, Agde & Marſeille ; & à l'égard de ce qui ſortira par terre pour l'Eſpagne, par les bureaux de Bayonne, pas de Béobie, Aſcaing & Dainhoa ; pour la Savoie, par les bureaux de Pont-de-Beauvoiſin & Champarillan ; pour Geneve, la Suiſſe, par les bureaux de Seiſſel & Coulonges, ou par le bureau d'Auxonne ; & d'Auxonne par l'un des bureaux de Gex ou de Pontarlier, ſuivant la deſtination ; pour les Pays-Bas & pays de Liege, par les bureaux de la baſſe ville de Dunkerque, Lille, Valenciennes, Maubeuge & Givet ; dans leſquels bureaux les commis

mis désigneront, en visant les acquits à caution de *transit* qui leur seront représentés, le dernier bureau de la frontiere par où les marchandises devront sortir suivant la route; & pour le côté de luxembourg, par Torcy, & delà par Sédan.

XIV. Les marchandises prohibées ne pourront sortir des ports où elles auront été amenées, pour être envoyées à l'étranger, qu'en présence du commis du fermier & de l'inspecteur des manufactures, pardevant lesquels elles devront être reconnues & conduites au vaisseau si elles sortent par mer, ou chargées sur les voitures si elles sont transportées en *transit* par terre; & les sels & tabacs qui devront être envoyés directement par mer, seront pareillement reconnus & conduits au vaisseau.

XV. Les adjudicataires des marchandises prohibées, qui les expédieront en *transit* dans le cours de l'année d'entrepôt accordé par l'article 12, seront tenus de rapporter dans les six mois du jour de l'expédition le certificat de sortie du dernier bureau, à peine par forme de confiscation de la marchandise & de l'équipage, le double de l'adjudication, & en outre l'amende portée par les Ordonnances & Réglemens.

XVI. Toutes les marchandises des prises, autres que celles dénommées en l'article 7, auront la faculté de pouvoir être envoyées, tant à l'étranger, qu'aux isles & colonies françoises, soit directement du port de l'adjudication, par mer ou autrement, sans payer aucuns droits; & elles jouiront du bénéfice du *transit* au travers du Royaume, à la charge de passer & sortir par les mêmes bureaux désignés en l'article 13, à l'exclusion de tous autres: & en attendant qu'elles soient destinées & expédiées, elles demeureront enfermées dans les magasins du dépôt sous différentes clefs, comme il est dit en l'article 4.

XVII. Les marchandises permises ne pourront demeurer déposées au magasin sans destination & expédition, plus de six mois, à compter du jour de l'adjudication, après lequel terme les droits en seront acquis & payés au fermier par les adjudicataires; & en cas que dans le cours desdits six mois ils les expédient en *transit* pour l'étranger, ils seront tenus de rapporter dans six mois du jour de l'expédition le certificat du dernier bureau de sortie, à peine du quadruple des droits.

XVIII. Les marchandises, tant permises que prohibées, qui seront expédiées en *transit*, seront déclarées, visitées & plombées au bureau du port de l'enlévement, & il sera pris un acquit à caution, portant soumission, sous les peines portées par les articles 15 & 17 du présent Réglement, de rapporter dans le délai de six mois le certificat de sortie du dernier bureau désigné suivant la route, qui justifie que les plombs se seront trouvés sains & entiers, & que les marchandises contenues aux acquits à caution y auront été vérifiées & trouvées conformes, & qu'elles sont réellement sorties pour l'étranger, & seront lesdits acquits à caution visés dans tous les bureaux de la route, & par les directeurs des fermes dans les villes où il y en a d'établis, après qu'ils auront eux-mêmes reconnu les plombs sains & entiers: & sauf en cas de soupçon, à en faire faire la vérification dans lesdits bureaux de passage.

XIX. Les marchandises dénommées au présent article, déclarées pour la consommation du Royaume, paieront pour tous droits d'entrée des traites dans tous les bureaux des ports où l'adjudication en aura été faite, deux & demi pour cent du prix de leur adjudication; savoir, acier non ouvré, chairs salées de toutes especes, chamvre, charbon de terre, cire jaune non ouvrée, cuirs verds ou en poil non salés, cuivre non ouvré, étaim non ouvré, laines non filées, lin, plomb non ouvré, & suifs.

XX. Les marchandises dénommées au présent article, déclarées pour la consommation du Royaume, paieront pour tous droits d'entrée des traites dans tous les bureaux des ports où l'adjudication en aura été faite, dix pour cent du prix de leur adjudication; savoir, bouteilles ou flacons de verre, buffles, café autre que celui de Moka, cire jaune ou blanche ouvrée, cuirs apprêtés ou tanés, cuirs dorés, cuivre ouvré, drogueries de toutes sortes, étaim ouvré, fer ouvré, fer blanc ou tole ouvré, linge de table ouvré ou non ouvré, merceries, morue verte ou seche, & toutes sortes de poisson sec ou sallé, papiers de toute sorte, clincaillerie de toutes sortes, rubans de fil, toiles, futaines & coutils, tapis & tapisseries, verres de toutes sortes: à l'égard des marchandises dénommées dans l'article 11 du présent Réglement, elles paieront aussi dix pour cent du prix de leur adjudication, dans le cas où la vente en seroit permise pour la consommation du Royaume, conformément à ce qui est porté par ledit article 11, auquel cas seront les étofes permises, plombées par l'inspecteur des manufactures, & à son défaut par les commis du fermier, d'un plomb particulier, qui servira à faire connoître que lesdites étofes proviennent des prises; & quant aux sucres de toutes especes, ils acquitteront les droits du Tarif de 1667.

XXI. Toutes les marchandises de qualité permise, qui seront déclarées pour la consommation du Royaume, autres que celles dénommées

aux articles 19 & 20 du préfent Réglement, paieront pour droits d'entrée des traites dans tous les bureaux des ports où l'adjudication en aura été faite, autres que Dunkerque, Marfeille & Bayonne, cinq pour cent du prix de leur adjudication; à l'exception néanmoins des foies de toutes fortes, qui acquitteront les droits d'entrée de quatorze fols par livre pefant, impofés par l'Edit de Janvier 1722, & aliénés à la ville de Lyon, où lefdites foies des prifes feront difpenfées d'être envoyées.

XXII. Dans les cas où les droits des marchandifes des prifes, réglés par le préfent Arrêt à deux & demi & à cinq pour cent du prix de l'adjudication, pourroient fe trouver plus forts que les droits d'entrée ordinaire qui feroient dus pour aller à la deftination déclarée, fuivant les Tarifs & Réglemens, entend Sa Majefté que les droits defdites marchandifes foient réduits à ceux portés par lefdits Tarifs & Réglemens; fans que ladite claufe puiffe avoir lieu pour les marchandifes dénommées en l'article 20 du préfent Réglement, lefquelles demeureront affujetties aux droits portés par ledit article, pour quelque deftination que ce foit dans le Royaume.

XXIII. Les droits des marchandifes des prifes devant être acquittés fuivant le prix de leur adjudication, veut Sa Majefté que la vente & adjudication en foient faites par les Juges de l'Amirauté, par partie d'une même forte & qualité de marchandifes, & que les négocians & autres qui auront à en acquitter les droits, foient tenus de rapporter au bureau avec leur déclaration un certificat de l'Amirauté, du prix de l'adjudication de la marchandife déclarée, avec le numéro, la date & le nom de l'adjudicataire, portés par l'inventaire: ce qui fera vérifié fur le double dudit inventaire, qui doit être remis au commis du fermier, fuivant l'article 5 du préfent Réglement; & faute par lefdits négocians & autres de rapporter certificat dans la forme ci-deffus prefcrite, les droits feront acquittés à la valeur fur le pied du plus haut prix qui fe trouvera porté audit inventaire fur des marchandifes de même efpece.

XXIV. Les acquits de paiement des droits de deux & demi, de cinq ou de dix pour cent, fuivant l'efpece de marchandifes, tiendront lieu, tant des droits d'entrée & droits locaux des traites, dus dans la province où l'adjudication aura été faite, que de tous autres droits des traites qui pourroient fe trouver dus au paffage par terre d'une province a l'autre, même des vingt pour cent dus fur les marchandifes du Levant, pourvu néanmoins que le tranfport s'en faffe dans les trois mois de la date de l'acquit de paiement pris au bureau du lieu de l'adjudication: n'entend Sa Majefté exempter les marchandifes qui fe trouvent fujettes à d'autres droits indépendans des traites ou cinq groffes fermes, lefquels droits feront payés fur les marchandifes des prifes deftinées pour le Royaume, dans les cas où ils feront dus, indépendamment des droits d'entrée portés par le préfent Réglement.

XXV. Sa Majefté a déchargé & décharge les marchandifes des prifes, des quatre fols pour livre des droits portés par les articles 19, 20, 21 & 22 du préfent Réglement.

XXVI. Les droits des marchandifes ne feront payés que lorfqu'elles feront enlevées du lieu de l'adjudication pour être tranfportées dans un autre lieu du Royaume, ou pour être confommées dans le même lieu de l'adjudication; & en cas que les adjudicataires veuillent les tirer du dépôt, & les avoir en leur difpofition avant d'en avoir fait la deftination, ils feront tenus d'en payer les droits.

XXVII. Les marchandifes des prifes amenées dans les ports de Dunkerque & de Marfeille, qui feront deftinés pour l'intérieur ou pour paffer en *tranfit* au travers du Royaume à l'étranger, feront repréfentées au bureau de la baffe ville de Dunkerque ou à celui de Septemes, ou au premier bureau d'entrée près de Marfeille, où la déclaration en fera faite à l'ordinaire, & elles feront accompagnées d'un certificat de l'Amirauté, qui fera foi qu'elles proviennent de telle prife, lequel fera dans la forme prefcrite par l'article 23, & fera vérifié dans lefdits bureaux fur le double de l'inventaire qui y fera remis à cet effet; & fur lefdits certificats vérifiés, elles feront vifitées, pour être enfuite acquittées ou expédiées en *tranfit*, & plombées, avec acquit à caution & foumiffion de remplir les conditions prefcrites par le préfent Réglement.

XXVIII. Les marchandifes des prifes amenées au port de Bayonne, paieront après l'adjudication, les droits ordinaires de la coutume dans le cas où les adjudicataires y feront fujets, & elles ne feront affujetties aux droits de deux & demi, de cinq & dix pour cent; qu'à la fortie du coutumat pour la deftination du Royaume, & en juftifiant, comme il eft dit ci-deffus, du prix de leur adjudication: elles jouiront au furplus du bénéfice du *tranfit*, tant pour les marchandifes prohibées qui devront être renvoyées à l'étranger, que pour les marchandifes permifes que les négocians & autres voudront faire paffer à l'étranger; le tout en obfervant les formalités prefcrites en pareil cas par le préfent Réglement.

XXIX. En cas de vols & divertiffemens des marchandifes des prifes, le procès fera fait &

parfait aux coupables par les sieurs Intendans & Commissaires départis, & icelui jugé en dernier ressort conjointement avec les Juges de l'Amirauté & autres gradués au nombre requis par les Ordonnances, Sa Majesté leur attribuant à cet effet, toute cour, jurisdiction & connoissance, & quant aux fraudes & contraventions au présent Réglement, la connoissance en demeurera aux maîtres des ports & juges qui ont coutume d'en connoître, sauf l'appel à l'ordinaire.

XXX. Le présent Réglement dans tout son contenu aura également lieu pour les marchandises provenant des échouemens des vaisseaux ennemis pendant la présente guerre.

XXXI. Les Juges de l'Amirauté enverront au sieur Contrôleur-Général des Finances, aussitôt après les adjudications ou jugemens de confiscation des marchandises étrangeres, provenant des prises ou échouemens, des extraits ou copies en bonne forme desdites adjudications ou jugemens de confiscation, ensemble des procès-verbaux des prises ou échouemens, & des certificats de reconnoissance, conduite & rechargement des marchandises; ils informeront aussi ledit sieur Contrôleur-Général des diligences qu'ils auront faites contre les adjudicataires ou autres intéressés aux prises ou échouemens, à peine d'interdiction de leurs charges.

XXXII. Le contenu aux articles ci-dessus aura pareillement lieu pour les prises faites par les vaisseaux de Sa Majesté, & les droits ordonnés par le présent Réglement seront perçus sur les marchandises de toutes les prises faites avant sa publication, comme sur celles qui pourront se faire à l'avenir. Enjoint Sa Majesté aux sieurs Intendans & Commissaires départis dans les provinces, aux Officiers des Amirautés, maîtres des ports, juges des traites, & tous autres qu'il appartiendra, de tenir la main, chacun en droit soi, à lexécution du présent Réglement, sur lequel toutes lettres nécessaires seront expédiées. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Metz le septieme jour d'Août 1744.

Signé, PHELYPEAUX.

EXTRAIT DES REGISTRES du Conseil d'Etat.

LE ROI s'étant fait représenter l'Arrêt de son Conseil d'Etat du 7 Août 1744, portant Réglement sur les marchandises provenant des prises faites en mer sur les ennemis de l'Etat, Sa Majesté auroit reconnu que les dispositions des articles 3, 5 & 29 dudit Arrêt pourroient donner lieu à des difficultés, soit pour les ventes desdites marchandises, soit par rapport aux formalités à observer avant lesdites ventes; & voulant y pourvoir. Vu lesdits articles 3, 5 & 29 dudit Réglement, oui le rapport du sieur Orry, Conseiller d'Etat ordinaire & au Conseil Royal, Contrôleur-Général des Finances, le Roi étant en son Conseil a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

La peine d'interdiction portée par les articles 3 & 5 du Réglement du 7 Août 1744, n'aura lieu dans les cas y exprimés qu'à l'égard du Greffier de l'Amirauté dans chacun des ports où les prises seront conduites; lequel sera tenu sous ladite peine d'interdiction, d'appeller le directeur des fermes, s'il y en a un, ou à son défaut le receveur de ladite ferme, pour être présent, tant à l'apposition des sceaux sur les écoutilles, & au procès-verbal de l'état de chaque prise, qu'à la levée desdits sceaux aux inventaires, ventes & adjudications des prises, & à la signature des procès-verbaux qui en seront dressés, desquels il sera délivré des copies au directeur ou au receveur, ou autre préposé des fermes, aux frais du fermier, sans que, sous quelque prétexte que ce soit, les sceaux puissent être levés qu'en présence des commis des fermes, ou eux duement appellés, ainsi qu'il est prescrit par ledit article 3 dudit Réglement. Permet Sa Majesté audit directeur ou receveur, dans le cas où il ne pourroit assister à l'apposition des sceaux & autres procédures ci-dessus prescrites, de commettre à cet effet tels commis des fermes qu'il jugera à propos, lesquels commis des fermes signeront auxdits procès-verbaux comme présens, au lieu & place du directeur ou receveur. Ordonne au surplus Sa Majesté que les Officiers des Amirautés, autres que le Greffier, seront & demeureront déchargés de la peine d'interdiction & autres portées par lesdits articles 3 & 5 dudit Réglement; leur enjoignant néanmoins de tenir exactement la main à l'exécution du présent article, en ce qui concerne leur Greffier.

II. L'attribution donnée aux sieurs Intendans & Commissaires départis, pour connoître conjointement avec les Juges des Amirautés & autres gradués requis par les Ordonnances, des vols & divertissemens de marchandises & autres effets des prises, n'aura lieu qu'à l'égard de ceux qui seront faits depuis l'apposition des sceaux sur les écoutilles des navires, autres néanmoins que les vols & divertissemens des agrês & apparaux, desquels, ensemble de ceux qui seront faits en mer ou dans les ports avant l'apposition desdits sceaux sur les écoutilles, les Officiers des Amirautés continueront de con-

noître seuls, sauf l'appel à l'ordinaire : dérogeant Sa Majesté pour raison de ce que dessus à la disposition dudit article 29, en ce qui n'est pas conforme au présent.

III. Ordonne au surplus Sa Majesté que ledit Réglement du 7 Août 1744, sera exécuté selon sa forme & teneur. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, d'y tenir la main, de même qu'à l'exécution du présent Arrêt ; & enjoint auxdits sieurs Intendans & Commissaires départis, & à tous autres qu'il appartiendra, de tenir aussi la main à l'exécution, & du présent Arrêt qui sera lu, publié & affiché par-tout ou besoin sera, & sur lequel toutes lettres nécessaires seront expédiées. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le 24 Décembre 1744. *Signé*, PHELYPEAUX.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Concernant les Poudres provenant des prises faites en mer.

Du premier Décembre 1744.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

LE ROI s'étant fait représenter en son Conseil, l'Arrêt rendu en icelui le 13 Novembre 1708, qui prescrit ce qui sera observé pour empêcher le versement des poudres qui seront amenées dans les ports du Royaume, appartenant aux armateurs ou autres particuliers, même de celles provenant des prises faites sur les ennemis, dont Sa Majesté permet aux armateurs de disposer pour les armemens qu'ils pourront faire, ou pour les emporter hors du Royaume, même de les vendre pour être portées à l'étranger, sauf à les laisser dans les magasins de l'adjudicataire général de la ferme desdites poudres, jusques à l'embarquement qui en sera fait : & Sa Majesté étant privée par ces simples dispositions du secours qu'Elle pourroit tirer desdites poudres, soit pour les armemens qu'Elle ordonne, soit pour remplir ses magasins, Elle a jugé nécessaire de faire connoître ses intentions à cet égard, sans rien changer aux dispositions contenues audit Arrêt : oui le rapport du sieur Orry, Conseiller d'État ordinaire, & au Conseil Royal, Contrôleur-Général des Finances, Sa Majesté étant en son Conseil, a ordonné & ordonne que l'Arrêt de son Conseil du 13 Novembre 1708, continuera d'être exécuté selon sa forme & teneur ; & en conséquence que, conformément à icelui, toutes les poudres provenant des prises faites ou à faire, ou autres appartenant aux armateurs ou aux particuliers, seront déposés à leur arrivée dans les magasins du fermier, ou dans ceux de Sa Majesté, dont le commis dudit fermier aura une clef, sans qu'elles puissent être mises ailleurs, sous quelque prétexte que ce soit ; permet Sa Majesté aux armateurs de disposer desdites poudres pour les armemens qu'ils pourront faire, ou pour les emporter hors du Royaume, même de les vendre, soit par traité particulier ou par adjudication ; à la charge par ceux qui les acheteront ou s'en rendront adjudicataires de les porter à l'étranger, & jusques à l'embarquement de les laisser dans lesdits magasins, sans qu'elles puissent être transportées ni entreposées ailleurs, à peine de confiscation, & de 300 liv. d'amende. Fait Sa Majesté défenses sous les mêmes peines de confiscation, & de 300 livres d'amende auxdits armateurs & propriétaires desdites poudres, d'en faire aucun commerce directement ni indirectement pour la consommation intérieure du Royaume, sans le consentement du fermier, dont les commis qui auront les clefs desdits magasins, seront tenus de les ouvrir toutefois & quantes qu'ils en seront requis ; ensorte que les propriétaires qui voudroient les en tirer, soit pour l'armement des vaisseaux, ou pour les porter à l'étranger, n'en souffrent aucun retardement ; le tout en cas que Sa Majesté ne juge pas à propos de les employer pour son service, auquel cas elle les fera payer aux armateurs ou autres propriétaires sur le pied de dix sols la livre, y compris le baril. Enjoint Sa Majesté aux sieurs Intendans & Commissaires départis dans les provinces & généralités, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, privativement à tous autres Juges auxquels Sa Majesté en interdit la connoissance.

Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le premier Décembre 1744. *Signé*, PHELYPEAUX.

LETTRE du Roi à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, en date du 5 Février 1745.

MON COUSIN, ayant jugé à propos par Arrêt de mon Conseil d'État du premier du mois de Décembre dernier, de régler ce qui doit être observé par rapport aux poudres provenant des prises qui sont faites en mer sur mes ennemis, je vous fais cette lettre pour vous dire que mon intention est que vous donniez connoissance dudit Arrêt qui est ci-joint aux Officiers des Amirautés, afin qu'ils se conforment, en ce qui les concerne, aux dispositions qu'il contient, & la présente n'étant à autre fin : je prie Dieu qu'il vous ait, Mon Cousin, en sa sainte & digne garde. Ecrit à Versailles le 5 Février 1745, *Signé*, LOUIS, *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI.

Servant de Réglement pour empêcher l'abus dans l'exemption des droits des cinq grosses Fermes, accordée sur les vivres, vins, eaux-de-vie & autres boissons servant à l'avituaillement des vaisseaux armés en course, ainsi que sur les munitions de guerre & ustensiles nécessaires pour lesdits armemens : & assujettit aux droits tous avituaillemens & équipemens de navire pour quelque destination que ce puisse être, autres que les armemens en course & les genres de commerce qui ont été exemptés des droits par les Réglemens qui leur sont propres.

Du 6 Avril 1745.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

VU par le Roi, étant en son Conseil, les Requêtes présentées par différens armateurs du Royaume, tendantes à ce qu'il plaise à Sa Majesté exempter ceux qui armeront en course pendant la présente guerre, de tous droits de sortie sur les vivres, vins & eaux-de-vie servant à l'avituaillement de leurs navires : le Mémoire en réponse des Fermiers-Généraux, contenant qu'il est de la connoissance du Conseil, qu'ils se sont déjà portés à consentir que les farines, légumes, fromages, beurres, lards & chairs salées qui seront embarqués sur les navires armés en course, ne payassent aucuns droits de sortie des traites ; qu'à l'égard des vins & eaux-de-vie, ils ont représenté qu'outre la perte que les fermes souffriroient pour la consommation des équipages, il y auroit encore plus à craindre de l'abus qu'on pourroit faire d'une exception sur tous les vins & eaux-de-vie qui seroient embarqués sous prétexte de la course, & qui seroient employés à toutes sortes de commerce : que cependant si le Conseil juge qu'il soit aisé d'établir à cet égard des formalités & des conditions assez étroites pour diminuer l'objet de l'abus, ils sont prêts à donner encore de nouvelles marques de leur zele, en consentant à l'exemption demandée pour les droits de sortie des traites, sur les vins, eaux-de-vie & autres boissons destinées pour les navires armés pour la course uniquement ; mais que pendant qu'ils veulent bien se prêter à la faveur que peut exiger la course, ils esperent que le Conseil trouvera juste de remédier en même temps à l'usage abusif qui s'est introduit dans quelques ports du Royaume par la facilité des commis, de ne faire payer aucuns droits sur ce qui leur est déclaré servir à l'avituaillement des navires pour quelque destination que ce soit ; d'où il résulte une différence dans la régie & un préjudice considérable aux droits du Roi : que cet abus est d'autant plus évident, qu'il n'y a que certains genres de commerce utiles & privilégiés, comme ceux de la Compagnie des Indes, des Isles & des Colonies Françoises, qui par les différens Réglemens qui leur sont propres, aient été expressément exemptés des droits de sortie dus sur les denrées qui s'embarquent pour l'avituaillement des navires, ce qui prouve que toutes les autres sortes de

commerce y demeurant assujetties, à quoi ils supplient très-humblement Sa Majesté de pourvoir. Vu aussi l'avis des Députés au bureau du Commerce, oui le rapport du sieur Orry, Conseiller d'État ordinaire & au Conseil Royal, Contrôleur-Général des Finances, le Roi étant en son Conseil, a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les navires qui seront uniquement armés pour la course pendant la présente guerre, jouiront de l'exemption des droits de sortie des traites des ports où ils seront armés, pour les vivres, vins, eaux-de-vie & autres boissons servant à leur avituaillement, & ce sous les conditions ci-après réglées.

II. S'il est embarqué dans les navires qui seront armés en course, aucunes marchandises & autres choses que vituailles, munitions de guerre & ustensiles servant auxdits navires, l'exemption accordée par le premier article n'aura point lieu.

III. chaque armateur pour la course sera tenu de représenter au bureau des fermes la commission en guerre qui lui aura été accordée par M. l'Amiral, & d'y mettre un *duplicata* du rôle de son équipage, certifié par le Commissaire de la Marine, ou autre officier chargé du Bureau des Classes.

IV. Il ne pourra être embarqué en exception des droits sur chaque navire armé en course, une plus forte provision des vins & eaux-de-vie que pour trois mois, & dans la proportion établie par l'article suivant.

V. Il sera passé en exemption pour chaque homme d'équipage pendant lesdits trois mois, ou trois quarts de peinte de vin, mesure de Paris, par jour, ou l'équivalent en eaux-de-vie, à raison du quart de ce qui est accordé en vin, chaque volontaire sera réputé homme d'équipage, & deux mousses ne seront comptés que pour un homme.

A l'égard des officiers mariniers, il leur sera passé en exemption, pendant le même temps, une ration & demie de vin par jour, l'équivalent en eau-de-vie à raison du quart de ce qui est accordé en vin.

VI. Au retour du navire dans le port d'où il sera parti, il sera fait par le fermier ou ses préposés, un récensement de tous les vins & aux-de-vie qui s'y trouveront encore en nature, dont il sera dressé procès-verbal; & ce qui aura été consommé au-delà de la quantité ci-dessus réglée, à proportion du temps que le navire aura été dehors, sera sujet aux droits de sortie, sans que pour raison du déchet ou coulage, & sous quelqu'autre prétexte que ce soit, il puisse être fait aucune diminution, de quoi il sera pris soumission & caution au bureau des fermes avant le départ.

VII. Les vins & eaux-de-vie qui auront été embarqués en exemption de droits pour la course, & qui n'y auront point été consommés, ne pourront demeurer à bord plus de trois jours après le retour dans le port du départ, lequel temps passé ils seront déchargés, si mieux n'aime l'armateur faire sa déclaration de la quantité qui lui en restera au jour de l'arrivée de son navire, & lorsqu'il remettra en mer, laquelle déclaration le fermier pourra faire vérifier par ses commis, pour être ladite quantité imputée sur celle dont l'armateur pourroit avoir besoin pour un nouveau voyage.

VIII. Les navires qui reviendront dans un autre port que celui où ils auront été armés en course, ne pourront y décharger aucuns vins ni eaux-de-vie, qu'en payant par l'armateur ou capitaine les droits de sortie des traites dus au lieu du départ, & ceux d'entrée & autres dus au port où ils auront abordé, si ce n'est dans les cas forcés d'une visite ou d'un radoub, dans lesquels l'armateur ou capitaine sera tenu de faire sa déclaration au bureau des fermes, & d'entreposer ses boissons sous la clef du fermier, si le commis l'exige.

IX. En cas de fraude reconnue, faite sous l'apparence de la course, soit par un commerce de vins & eaux-de-vie, soit par un versement sur les côtes du Royaume ou autrement, l'armateur ou le capitaine sera condamné à une amende de trois mille livres, qui ne pourra être remise ni modérée, & au paiement de laquelle le navire, agrêts & apparaux seront affectés par privilege, sans préjudice à la contrainte par corps contre le capitaine.

X. Entend au surplus S. M. que tous avituaillemens & équipemens de navires, pour quelque destination que ce puisse être, soient assujettis aux droits ordinaires des fermes, à l'exception seulement des genres de commerce qui, par les Édits, Lettres-Patentes, Déclarations & Arrêts du Conseil qui leur sont propres, en ont été expressément exemptés, Sa Majesté déclarant abusif tout usage contraire.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, aux Intendans & Commissaires de la Marine, Juges des Amirautés, Maitres des ports & Juges des Traites, de tenir, chacun en droit soi, la main à l'exécution du présent Réglement, sur lequel toutes Lettres nécessaires seront expédiées. Fait au Conseil d'État du Roi, S. M. y étant, tenu à Versailles le 6 Avril 1745. *Signé*, PHELYPEAUX.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant Réglement pour les marchandises des prises faites en mer sur les ennemis de l'Etat.

Du 15 Mars 1757.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

LE ROI s'étant fait représenter en son Conseil la Déclaration de Sa Majesté du 15 Mai dernier, portant la suspension de dixieme de l'Amiral de France, & autres encouragemens pour la course contre les ennemis de l'Etat, les Arrêts rendus en son Conseil les 7 Août & 24 Décembre 1744, portant Réglement pour les marchandises des prises faites en mer sur lesdits ennemis, & celui du 6 Avril 1745, servant de Réglement pour empêcher les abus dans l'exemption des droits des cinq grosses Fermes, accordée par ledit Arrêt, Sa Majesté auroit considéré qu'étant également juste & nécessaire de concilier les faveurs que méritent les armemens en course, avec l'intérêt des manufactures du Royaume, & la sûreté des droits des fermes, le seul moyen de remplir ces différens objets est, d'une part, de faciliter, par le *transit*, le passage à l'étranger des marchandises des prises, & d'imposer sur celles qui se consommeront dans le Royaume, des droits qui, sans nuire à leur débit, soient néanmoins capables d'empêcher qu'elles ne portent préjudice aux marchandises originaires; & d'autre part, de prendre toutes les précautions convenables pour prévenir les abus qui pourroient naître des exemptions que Sa Majesté n'a entendu accorder qu'à ce qui est uniquement destiné pour la course : Sur quoi, oui le rapport du sieur Peirenc de Moras, Conseiller ordinaire & au Conseil Royal, Contrôleur-Général des Finances; le Roi étant en son Conseil, a ordonné & ordonne :

ARTICLE PREMIER.

Les marchandises des prises, de quelque qualité qu'elles soient, pourront entrer & être déchargées dans tous les ports du Royaume où aborderont les vaisseaux armés en course, nonobstant les Arrêts & Réglemens qui ont prohibé ou fixé, par certains ports & bureaux, l'entrée des différentes especes de marchandises.

II. A l'arrivée de chaque prise dans le port où elle sera conduite, l'adjudicataire général des Fermes de Sa Majesté, ou son préposé, aura la faculté d'envoyer des commis & gardes sur le navire, pour le surveiller en la maniere accoutumée.

III. Le directeur des fermes, s'il y en a un, ou à son défaut le receveur desdites fermes, sera appellé pour assister au procès-verbal de l'état de la prise, & à l'apposition des sceaux sur les écoutilles, de même qu'à la levée desdits sceaux, aux inventaires, ventes & adjudications des prises, & à la signature des procès-verbaux qui en seront dressés, desquels il sera délivré des copies au directeur ou au receveur, ou autre préposé des fermes, aux frais du fermier; Sa Majesté faisant très-expresses inhibitions & défenses aux Officiers des Amirautés, de procéder, sous quelque prétexte que ce soit, à la levée des sceaux, auxdits inventaires, ventes & adjudications des prises, & à la signature desdits procès-verbaux, qu'en présence des commis des fermes, ou eux duement appellés, à peine d'en demeurer responsables en leur propre & privé nom, & de tous dommages & intérêts. Permet Sa Majesté audit directeur ou receveur, dans le cas où il ne pourroit assister à l'apposition des sceaux & autres procédures ci-dessus prescrites, de commettre à cet effet tels commis des fermes qu'il jugera à propos, lesquels commis signeront aux procès-verbaux, au lieu & place du directeur ou receveur.

IV. Il ne sera déchargé aucune marchandise des prises, ni des vaisseaux armés en course, qu'en présence des commis des fermes. Lesdites marchandises seront mises dans un magasin ou lieu sûr, établi aux dépens des armateurs, sous deux clefs différentes, dont l'une sera mise au

Juge de l'Amirauté, & l'autre au commis du fermier ; & au cas que les propriétaires & adjudicataires desdites marchandises requierent qu'il leur soit remis une troisieme clef, elle sera délivrée à l'armateur du navire qui aura fait la prise, ou à son préposé.

V. N'entend Sa Majesté rien changer à ce qui se pratique dans les ports de Marseille & Dunkerque, lesquels seront maintenus dans leurs franchises, en observant ce qui est prescrit à leur égard par l'article 24 du présent Réglement. N'entend aussi Sa Majesté que les navires françois repris sur les Anglois, & conduits directement dans les ports du Royaume, sans avoir touché à aucun port étranger, soient sujets aux dispositions du présent Réglement.

VI. Les marchandises dénommées au présent article continueront d'être prohibées, & l'adjudication n'en pourra être faite qu'à condition d'être renvoyées à l'étranger sans pouvoir être expédiées pour Dunkerque ni pour les Colonies Françoises : savoir, étoffes de soie des Indes, de la Chine ou du Levant, écorces d'arbres, glaces de miroirs de toute espece, mouchoirs des Indes, sel étranger & tout sel de salpêtre & de verrerie, tabacs, toiles peintes ou teintes, les draps, étoffes & couvertures de toutes sortes de laines, fil, soie, poil ou coton ; les brocards, velours, damas, taffetas & autres étoffes, & rubans d'or, d'argent & de soie ; les bas & autres ouvrages de bonneterie de toutes sortes, & les chapeaux de toutes sortes.

VII. A l'égard des marchandises dont la Compagnie des Indes a le commerce ou privilege exclusif, telles que le café de Moka, le castor en peau ou en poil, les mouchoirs, les mousselines & toiles de coton blanches; elle pourra faire vendre à son profit les cafés de Moka, & les castors en peau & en poil dont elle se sera rendue adjudicataire, comme aussi faire transporter en *transit* au travers du Royaume, dans ses magasins à l'Orient, les marchandises des indes dont l'adjudication lui en aura été faite, pour y être vendus dans ses ventes publiques, à la charge de marquer de ses plombs & bulletins les mousselines, toiles de coton blanches & mouchoirs qui pourront être vendus pour être consommés dans le Royaume, & à la charge par les adjudicataires de renvoyer à l'étranger les étoffes de soie des Indes, écorces d'arbres, & toiles peintes ou teintes : le tout ainsi qu'il en est usé pour les marchandises des Indes provenant du commerce de ladite compagnie.

VIII. Pourra aussi l'adjudicataire général des fermes, comme ayant le privilege exclusif du tabac, disposer à son profit des tabacs des prises dont il se sera rendu adjudicataire ; & quant aux tabacs qui seront adjugés à d'autres, les adjudicataires seront tenus de les renvoyer à l'étranger directement par mer, ou à Dunkerque, du port ou l'adjudication aura été faite, sans pouvoir les faire voiturer par terre.

IX. Les adjudicataires du sel étranger seront pareillement tenus de les renvoyer directement par mer à l'étranger, l'introduction en étant défendue dans tout le Royaume.

X. Les adjudicataires des marchandises prohibées par l'article 6, auront un an de délai, à compter du jour de l'adjudication, pour les faire passer à l'étranger ; & cependant elles demeureront renfermées dans les magasins du dépôt, sous deux clefs, comme il est dit à l'art. 4 ; & après le terme d'un an il y sera pourvu par Sa Majesté, ainsi qu'il appartiendra.

XI. Les adjudicataires desdites marchandises prohibées, autres que le sel & le tabac, auront la faculté de les envoyer par terre à l'étranger, par forme de *transit*, au travers du Royaume, sans payer aucuns droits, à la charge de passer & sortir par les ports & bureaux ci-après denommés, à l'exclusion de tous autres; savoir, pour ce qui sortira du Royaume par mer, par Dunkerque, Calais, Saint-Vallery, Dieppe, le Havre, Honfleur, Saint-Malo, le Port-Louis, Paimbeuf, la Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Cette, Agde & Marseille ; & à l'égard de ce qui sortira par terre pour l'Espagne, par les bureaux de Bayonne, Pas-de-Behobie, Ascaing & Ainhoa ; pour la Savoie, par les bureaux de Pont-de-Beauvoisin & Chaparillan ; pour Genêve & la Suisse, par les bureaux de Seissel & Colonges ou par le bureau d'Auxonne ; & d'Auxonne, par l'un des bureaux de Gex ou de Pontarlier, suivant la destination ; pour les Pays-Bas & pays de Liege, par les bureaux de la basse-ville de Dunkerque, Lille, Valenciennes, Maubeuge & Givet : dans lesquels bureaux les commis désigneront, en visant les acquits à caution de *transit* qui leur seront représentés, le dernier bureau de la frontiere par où les marchandises devront sortir, suivant la route ; & pour le côté de Luxembourg, par Torcy, & delà par Sedan.

XII. Les marchandises prohibées ne pourront sortir des ports où elles auront été amenées, pour être envoyées à l'étranger, qu'en présence du commis du fermier, pardevant lequel elles devront être reconnues & conduites au vaisseau, si elles sortent par mer ou chargées sur les voitures ; sans que celles qui sortiront par mer puissent être interposées dans aucun port intermédiaire. A l'égard des sels & des tabacs, qui ne pourront être envoyés à l'étranger que par mer, ils

ils seront pareillement reconnus & conduits au vaisseau.

XIII. Les adjudicataires des marchandises prohibées, qui les expédieront en *transit* dans le cours de l'année d'entrepôt accordée par l'article 10, seront tenus de rapporter dans les six mois du jour de l'expédition, le certificat de sortie du dernier bureau ; à peine de payer, par forme de confiscation de la marchandise & de l'équipage, le double de l'adjudication, & en outre l'amende portée par les Ordon. & Réglemens.

XIV. Toutes les marchandises des prises, autres que celles dénommées à l'article 6, auront la faculté de pouvoir être envoyées, sans payer aucuns droits, tant à l'étranger qu'aux isles & colonies Françoises, directement du port de l'adjudication, pour celles qui sortiront par mer ; & elles jouiront du bénéfice du *transit* au travers du Royaume, à la charge de passer & sortir par les bureaux désignés en l'article 11, à l'exclusion de tous autres ; & en attendant qu'elles soient destinées & expédiées, elles demeureront enfermées dans les magasins du dépôt sous différentes clefs, comme il est dit en l'art. 4.

XV. Les marchandises permises ne pourront demeurer déposées au magasin sans destination & expédition, plus de six mois, à compter du jour de l'adjudication, après lequel terme les droits en seront acquits & payés au fermier par les adjudicataires ; & en cas que dans le cours desdits six mois ils les expédient en *transit* pour l'étranger, ils seront tenus de rapporter dans six mois du jour de l'expédition, le certificat du dernier bureau de sortie, à peine du quadruple des droits. Veut néanmoins Sa Majesté que celles desd. marchandises permises qui seroient déclarées pour les colonies Françoises, avant l'expiration de six mois d'entrepôt, jouissent encore de six autres mois sans être sujettes à aucuns droits ; mais que si, après avoir été déclarées par lesdites colonies, la destination en étoit changée, ou pour l'étranger ou pour le Royaume, dans le cours des six derniers mois, les propriétaires desdites marchandises soient tenus de payer les droits d'entrée & moitié de ceux de sortie de celles qui passeroient à l'étranger, & les droits d'entrée avec moitié en sus, pour celles qui seroient destinées à la consommation du Royaume.

XVI. Les marchandises, tant permises que prohibées, qui seront expédiées en *transit*, seront déclarées, visitées & plombées au bureau du port de l'enlévement, & il sera pris un acquit à caution portant soumission, sous les peines portées par les articles 13 & 15 du présent Réglement, de rapporter dans le délai de six mois le certificat de sortie du dernier bureau désigné suivant la route, qui justifie que les plombs se seront trouvés sains & entiers, & que les marchandises contenues aux acquits à caution y auront été vérifiées & trouvées conformes, & qu'elles sont réellement sorties pour l'étranger ; & seront lesdits acquits à caution visés dans tous les bureaux de la route, & par les directeurs des fermes dans les villes où il y en a d'établis, après qu'ils auront eux-mêmes reconnu les plombs sains & entiers, & sauf, en cas de soupçon, à en faire la vérification dans lesdits bureaux de passage.

XVII. Les marchandises dénommées au présent article, déclarées pour la consommation du Royaume, paieront pour tous droits d'entrée des traites dans tous les bureaux des ports où l'adjudication en aura été faite, deux & demi pour cent du prix de leur adjudication ; savoir, acier non ouvré, chairs salées de toute espece, cire jaune non ouvrée, cuirs verts ou en poil non salés, cuivre non ouvré, étaim non ouvré, plomb non ouvré, & suifs.

XVIII. Les marchandises dénommées au présent article, déclarées pour la consommation du Royaume, paieront pour tous droits d'entrée des traites, dans tous les bureaux des ports où l'adjudication en aura été faite, dix pour cent du prix de leur adjudication, savoir, *charbon de terre*, bouteilles ou flacons de verre, buffles, café, autre que celui de Moka, cire jaune ou blanche ouvrée, cuirs apprêtés ou tannés, cuirs dorés, cuivre ouvré, drogueries de toutes sortes, étaim ouvré, fer ouvré, fer-blanc ou tôle ouvré, linge de table ouvré ou non ouvré, mercerie, morue verte ou seche, & toute sorte de poisson sec ou salé, papiers de toutes sortes, clincaillerie de toutes sortes, rubans de fil, toiles, futaines & coutils, tapis & tapisseries, & verres de toute sorte ; & quant aux sucres de toute espece, ils acquiteront les droits du tarif de 1667.

XIX. Toutes les marchandises de qualité permise, qui seront déclarées pour la consommation du Royaume, autres que celles dénommées aux articles 17 & 18 du présent Réglement, paieront pour tous droits d'entrée des traites des ports où l'adjudication en aura été faite, autres que Marseille, Bayonne & Dunkerque, cinq pour cent du prix de leur adjudication, à l'exception néanmoins des soies de toutes sortes qui acquitteront les droits d'entrée de quatorze sols par livre pesant, imposés par l'Edit de Janvier 1722 ; & seront lesdites soies de prises dispensées d'être envoyées à Lyon.

XX. Dans le cas ou les droits des marchandises des prises, réglés par le présent Arrêt, à deux & demi ou à cinq pour cent du prix de l'adjudication, pourroient se trouver plus forts que les droits d'entrée ordinaire qui seroient dus pour aller à la destination déclarée, suivant les tarifs & Réglemens; entend Sa Majesté que les droits desdites marchandises soient réduits à ceux portés par lesdits tarifs & Réglemens, sans que ladite clause puisse avoir lieu pour les marchandises dénommées en l'article 18 du présent Réglement. lesquelles demeureront assujetties aux droits portés par ledit article, pour quelque destination que ce soit dans le Royaume.

XXI. Les droits des marchandises des prises devant être acquités suivant le prix de leur adjudication, veut Sa Majesté que la vente & adjudication en soient faites par les juges de l'Amirauté, par parties d'une même sorte & qualité de marchandises, & que les négocians & autres qui auront à en acquitter les droits, soient tenus de rapporter au bureau des Fermes, avec leur déclaration, un certificat de l'Amirauté, du prix de l'adjudication de la marchandise déclarée, avec le numéro, la date & le nom de l'adjudicataire portés par l'inventaire; ce qui sera vérifié sur le double dudit inventaire qui doit être remis au commis du fermier, suivant l'article 3 du présent Réglement; & faute par lesdits négocians & autres de rapporter certificat dans la forme ci-dessus prescrite, les droits seront acquittés à la valeur, sur le pied du plus haut prix qui se trouvera porté audit inventaire sur les marchandises de même espece.

XXII. Les acquits de paiement des droits de deux & demi, de cinq ou de dix pour cent, suivant l'espece de marchandise, tiendront lieu, tant des droits d'entrée & droits locaux des traites dus dans la province où l'adjudication en aura été faite, que de tous autres droits des traites qui pourroient se trouver dus au passage par terre d'une province à l'autre, même des vingt pour cent dus sur les marchandises du Levant; pourvu néanmoins que le transport s'en fasse dans les trois mois de la date de l'acquit de paiement pris au bureau du lieu de l'adjudication. N'entend Sa Majesté exempter les marchandises qui se trouvent sujettes à d'autres droits indépendans des traites ou cinq grosses fermes, lesquels droits seront payés sur les marchandises des prises destinées pour le Royaume, dans les cas où ils seront dus, indépendamment des droits d'entrée portés par le présent Réglement.

XXIII. Les droits des marchandises ne seront payés que lorsqu'elles seront enlevées du lieu de l'adjudication pour être transportées dans un autre lieu du Royaume, ou pour être consommées dans le lieu de l'adjudication; & en cas que les adjudicataires veuillent les tirer du dépôt & les avoir en leur disposition avant d'en avoir fait la destination, ils seront tenus d'en payer les droits.

XXIV. Les marchandises des prises conduites dans le port de Dunkerque, qui seront destinées pour l'intérieur, ou pour passer en *transit* au travers du Royaume à l'étranger, seront représentées au bureau de la basse-ville de Dunkerque, ou la déclaration en sera faite à l'ordinaire, & elles seront accompagnées d'un certificat de l'Amirauté, qui fera foi qu'elles proviennent de telle prise, lequel sera dans la forme prescrite par l'article 21, & sera vérifié dans ledit bureau sur le double de l'inventaire qui y sera remis à cet effet; & sur lesdits certificats vérifiés, elles seront visitées pour être ensuite acquittées ou expédiées en *transit* & plombées, avec acquit à caution & soumission de remplir les conditions prescrites par le présent Réglement. Il en sera usé de même au bureau de Septême ou autres premiers bureaux d'entrée près de Marseille, pour les marchandises des prises conduites en ce port, & qui delà seront envoyées dans l'intérieur du Royaume, ou à l'étranger par *transit*: réservant néanmoins Sa Majesté à l'adjudicataire général des fermes, & à ses commis établis à Marseille, la faculté de prendre connoissance des marchandises desdites prises qui y seront amenées, & de s'opposer à l'introduction de celles qui y sont défendues par les Réglemens. Entend Sa Majesté que les tabacs de prises qui entreront dans la Flandre Françoise, par le bureau de la basse-ville de Dunkerque, acquittent audit bureau le droit de trente sols par livre de tabac imposé par la Déclaration du 4 Mai 1749.

XXV. Les marchandises des prises amenées au port de Bayonne, paieront après l'adjudication, les droits ordinaires de la coutume dans le cas où les adjudicataires y seroient sujets, & elles ne seront assujetties aux droits de deux & demi, de cinq & de dix pour cent, qu'à la sortie du coutumat pour la destination du Royaume, & en justifiant, comme il est dit ci-dessus, du prix de leur adjudication: elles jouiront au surplus du bénéfice du *transit*, tant pour les marchandises prohibées qui devront être renvoyées à l'étranger, que pour les marchandises permises, que les négocians & autres voudront faire passer à l'étranger; le tout en observant les formalités prescrites en pareil cas par le présent Réglement, pourvu néanmoins que lesdites

marchandises permises n'aient pas été en la disposition desdits négocians ou autres non privilégiés, ensorte que l'exemption des droits d'entrée & de sortie ne porte que sur celles desdites marchandises qui passeront directement en *transit* à l'étranger, sans avoir été en la disposition des adjudicataires. Veut Sa Majesté que les tabacs provenant des prises, & destinés pour la consommation de ladite ville de Bayonne, acquittent le droit de 30 s. par livre de tabac imposé par la Déclaration du 4 Mai 1749.

XXVI. La connoissance des fraudes & contraventions au présent Réglement, demeure aux maitres des Ports & Juges qui ont coutume d'en connoître; sauf l'appel, ainsi que de droit.

XXVII. Le présent Réglement dans tout son contenu sera exécuté pour les marchandises provenant des échouemens des navires pendant la présente guerre.

XXVIII. Le contenu aux articles ci-dessus, aura pareillement lieu pour les prises faites par les vaisseaux de Sa Majesté, & les droits ordonnés par le présent Réglement, seront perçus sur les marchandises de toutes les prises faites avant sa publication, comme sur celles qui pourront se faire à l'avenir.

XXIX. Les navires uniquement armés pour la course pendant la présente guerre, jouiront conformément à l'article 9 de la déclaration du 15 Mai 1756, de l'exemption des droits de traites sur les vivres, vins, eaux-de-vie & autres boissons servant à leur avituaillement, ainsi que sur les bois, goudrons, cordages, ancres, voiles, armes, munitions de guerre, ustensiles, & toutes marchandises généralement servant à la construction, équipement & armement desdits navires, & s'il est embarqué dans lesdits navires, destinés pour la course, d'autres marchandises que celles ci-dessus mentionnées, ladite exemption n'aura pas lieu.

XXX. Chaque armateur pour la course, sera tenu de représenter au bureau des fermes du port de l'armement, la commission en guerre qui lui aura été accordée par M. l'Amiral, & d'y remettre un *duplicata* du rôle de son équipage, certifié par le Commissaire de la Marine ou autre Officier chargé du bureau des Classes.

XXXI. Il ne pourra être embarqué en exemption des droits, sur chaque navire armé en course, une plus forte provision de vins & eaux-de-vie que pour trois mois, & dans la proportion établie par l'article suivant.

XXXII. Il sera passé en exemption pour chaque homme d'équipage pendant lesdits trois mois, ou trois quarts de pinte de vin mesure de Paris par jour, ou l'équivalent en eau-de-vie, à raison du quart de ce qui est accordé en vin; chaque volontaire sera réputé homme d'équipage, & deux mousses ne seront comptés que pour un homme, à l'égard des officiers mariniers, il leur sera passé en exemption pendant le même temps une ration & demie de vin par jour, ou l'équivalent en eau-de-vie, à raison du quart de ce qui est accordé en vin.

XXXIII. Au retour du navire dans le port d'où il sera parti, il sera fait par le Fermier ou ses préposés un recensement de tous les vins & eaux-de-vie qui s'y trouveront encore en nature, dont il sera dressé procès-verbal, & ce qui aura été consommé au-delà de la quantité ci-dessus réglée, à proportiou que le navire aura été dehors, sera sujet aux droits, sans que pour raison du déchet ou coulage, & sous quelqu'autre prétexte que ce soit, il puisse être fait aucune diminution, de quoi il sera pris soumission & caution au bureau des fermes avant le départ.

XXXIV. Les vins & eaux-de-vie qui auront été embarqués en exemption des droits pour la course, & qui n'y auront point été consommés, ne pourront demeurer à bord plus de trois jours après le retour dans le port du départ, lequel temps passé ils seront déchargés, si mieux n'aime l'armateur faire sa déclaration de la quantité qui lui en restera au jour de l'arrivée de son navire, & lorsqu'il remettra en mer: laquelle déclaration le fermier pourra faire vérifier par ses commis, pour être ladite quantité imputée sur celle dont l'armateur pourroit avoir besoin pour un nouveau voyage.

XXXV. Les navires qui reviendront dans un autre port que celui où ils auront armé en course, ne pourront y décharger aucuns vins ni eaux-de-vie, qu'en payant par l'armateur ou capitaine, tous les droits dus au lieu du départ & ceux dus au port où ils auront abordé, si ce n'est dans les cas forcés d'une visite ou d'un radoub, dans lesquels cas l'armateur ou capitaine sera tenu de faire sa déclaration au bureau des fermes, & d'entreposer ses boissons sous la clef du fermier si le commis l'exige.

XXXVI. En cas de fraude reconnue faite sous l'apparence de la course; soit par un commerce de vins & eaux-de-vie, soit par un versement sur les côtes du Royaume au autrement, l'armateur ou le capitaine sera condamné à une amende de trois mille livres, qui ne pourra être remise ni modérée, & au paiement de laquelle le navire, agrêts & apparaux seront affectés par privilege, sans préjudice à la contrainte par corps contre le capitaine. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, aux sieurs Intendans

& Commissaires départis dans les provinces, aux Officiers des Amirautés, maîtres des ports, Juges des traites, & tous autres qu'il appartiendra, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution du présent Réglement. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le quinze Mars mil sept cent cinquante-sept. *Signé*, PEIRENC DE MORAS.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

Qui, en confirmant un Arrêt de la Cour des Monnoies du 19 Octobre 1745, ordonne l'exécution des Réglemens concernant les matieres & vaisselles d'or & d'argent; enjoint à tous Officiers de Justice, & aux Officiers des Amirautés de s'y conformer.

Du premier Février 1746.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

SUR la Requête présentée au Roi en son Conseil, par les Officiers de l'Amirauté de Calais, & par le sieur Joseph Fossecave, négociant en ladite ville de Calais, contenant que par Arrêt de la Cour des Monnoies du 19 Octobre dernier, ledit sieur Fossecave a été condamné à restituer & rapporter une somme de 1658 l. 1 s. 3 d. pour le montant du prix & valeur des matieres & ouvrages d'argent dont il étoit dépositaire, qui ont été vendus à l'encan suivant le procès-verbal de vente qui en a été fait le 5 Juillet précédent, laquelle somme demeurera acquise & confisquée au profit de S. M. & lesdits Officiers de l'Amirauté ont été condamnés en 6632 liv. 5 s. d'amende, faisant le quadruple du montant desdites matieres & ouvrages d'argent par eux vendus; pour raison desquelles condamnations ils sont poursuivis à la Requête du Procureur-Général de Sa Majesté en ladite Cour des Monnoies. Et comme les supplians se flattent de n'être tombés en aucune contravention, parce que les Réglemens qui défendent la vente publique des ouvrages d'orfévrerie, & qui veulent que ces matieres & ouvrages soient portés aux Hôtels des Monnoies ne regardent que les Officiers des Justices ordinaires crées pour la vente des meubles, & ne peuvent concerner les Officiers des Amirautés qui font seulement, & sans intérêt, la vente des prises faites en mer sur les ennemis de l'Etat: que d'ailleurs les Réglemens généraux ne leur sont point connus, ne leur ayant été envoyés ni adressés, & que les Amirautés ont toujours été distinguées des autres Justices quant à l'exactitude des Réglemens généraux, dans lesquels le Roi a souvent déclaré n'avoir point entendu les comprendre, étant régies par les loix *ad hoc*, que M. l'Amiral leur fait passer à chaque renouvellement de guerre, & sur lesquelles leur Jurisprudence est fondée en matiere de prises: Que le sieur Fossecave n'étoit point dépositaire de la prise, mais seulement de l'armement; & qu'enfin le sieur Fortin, qui avoit fait signer au sieur Fossecave une opposition à cette vente, n'avoit point pris la qualité de changeur; mais seulement celle d'agent de change, qui ne lui donnoit aucun droit, qu'il n'étoit point connu pour changeur, & qu'au moins il auroit dû réitérer cette opposition aux officiers lorsque la vente de ces ouvrages a été affichée comme celle des autres marchandises. A CES CAUSES, requéroient les supplians qu'il plût à Sa Majesté les décharger desdites condamnations, chacun à leur égard, aux offres qu'ils font de se soumettre à exécuter par la suite les Réglemens intervenus à ce sujet, lorsque l'exécution leur en aura été ordonnée par M. l'Amiral. Vu ladite Requête, ensemble la réponse du Procureur-Général de Sa Majesté en ladite Cour des Monnoies, auquel elle a été communiquée, contenant que tous les Officiers de Justice dans les provinces sont dans une contravention manifeste & habituelle à cet égard; que les Officiers de l'Amirauté de Calais ont d'autant plus de tort en cette occasion, que sur l'opposition du sieur Fortin, dans laquelle il avoit pris la qualité d'agent de change pour le Roi, ils devoient commencer par l'appeller & prononcer sur son opposition;

que les Réglemens généraux obligent également tous les officiers, lorsqu'ils ont été régistrés au Greffe des Cours & Juges qui en doivent connoitre; que le sieur Fossecave, chargé de l'armement & dépositaire de la prise, n'avoit pu livrer toutes ses argenteries, ni passer outre à l'opposition qui avoit été formée entre ses mains, sans la faire juger; que d'ailleurs, les Officiers de l'Amirauté de Calais sont tombés dans une double contravention, par ladite indication qu'ils ont faite de ces mêmes matieres & vaisselles à plus haut prix que celui porté par les tarifs; & que pour parvenir à faire observer les Réglemens au sujet de ces matieres, il étoit nécessaire de faire supporter quelques peines à ceux qui y contreviennent si formellement. Oui le rapport du sieur Machault, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur-Général des Finances, LE ROI EN SON CONSEIL, sans avoir égard à ladite Requête, a ordonné & ordonne que les Edits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts & Réglemens concernant les matieres & vaisselles d'or & d'argent, seront exécutés selon leur forme & teneur, fait défenses à tous Juges & officiers de Justice d'y contrevenir, sous les peines y portées; enjoint auxdits Officiers de l'Amirauté de Calais de s'y conformer expressément. Et cependant, par grace, & sans tirer à conséquence, a modéré & modere la condamnation de restitution portée par ledit Arrêt de la Cour des Monnoies du 19 Octobre dernier contre ledit Fossecave, à la somme de 400 livres, & la condamnation d'amende aussi portée par le même Arrêt contre lesdits Officiers de l'Amirauté de Calais, à la somme de 300 liv.; au paiement desquelles sommes ils seront contraints dans les termes & par les voies portées audit Arrêt de la Cour des Monnoies; quoi faisant ils en seront & demeureront bien & valablement quittes & déchargés. Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Versailles le premier jour de Février 1746. Collationné.

Signé, DE VOUGNY, *avec paraphe.*

ARREST DE LA COUR
DES MONNOIES,

Qui ordonne que les matieres, argenteries & vaisselles d'or & d'argent qui se trouveront sur les prises faites en mer, seront portées aux Hôtels des Monnoies, ou aux Changes les plus prochains, pour en être la valeur rendue sur le pied des tarifs.

Du 7 Mai 1746.

Extrait des Registres de la Cour des Monnoies.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: au premier des Huissiers de notre Cour des Monnoies, ou autre notre huissier ou sergent sur ce requis, Salut. Savoir faisons, que sur ce qui a été représenté à notredite Cour par notre Procureur-Général en icelle, que par la déclaration de l'année 1689, & par la disposition de tous les Réglemens intervenus à ce sujet, il est expressément porté que tous les ouvrages & vaisselles d'or & d'argent qui sont dans le cas d'être vendus, seront portés aux Hôtels des Monnoies auxquels ils doivent servir d'aliment, ou aux changes les plus prochains, avec défenses à tous officiers publics d'en faire aucunes ventes, sous peine contr'eux de l'amende du quadruple, & de restitution à notre profit contre les propriétaires ou dépositaires; que notredite Cour des Monnoies a toujours assuré l'exécution de ces Réglemens toutes les fois que les Officiers de Justice y ont contrevenu; que même par Arrêt du 19 Octobre dernier elle avoit condamné les Officiers de l'Amirauté de Calais en six mille six cent trente-deux livres cinq sols d'amende, faisant le quadruple de seize cent cinquante-sept livres un sols trois deniers de restitution qu'elle avoit prononcée par le même Arrêt à notre profit, contre le dépositaire de différentes pieces & ouvrages d'orfévrerie provenant de la prise qui avoit été faite d'un navire Anglois, dont la vente avoit été faite publiquement, & à l'enchere, par lesdits Officiers de l'Amirauté de Calais: que cet Arrêt de la Cour a été confirmé par Arrêt de notre Conseil d'Etat du premier Février dernier, ren-

du ſur la Requête deſdits officiers, par lequel nous aurions par grace, & ſans tirer à conſéquence, modéré les condamnations portées par ledit Arrêt, & ordonné que les Edits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts & Réglemens concernant les matieres & vaiſſelles d'or & d'argent, ſeront exécutés ſelon leur forme & teneur, & fait déſenſes à tous Juges & Officiers de Juſtice d'y contrevenir, ſous les peines y portées, & enjoint auxdits Officiers de l'Amirauté de Calais de s'y conformer expreſſément: que néanmoins il vient d'être informé par des placards imprimés & affichés depuis deux jours dans cette ville de Paris, que nonobſtant la diſpoſition de ces Réglemens il doit être procédé les 17 & 24 Mai préſent mois, & premier Juin prochain, en la ville du Havre, pardevant les Officiers de l'Amirauté d'icelle, en exécution de différentes Sentences qu'ils ont rendues, à la proclamation & réception d'encheres pour parvenir à l'adjudication qui ſera commencée le 7 dudit mois de Juin, au plus offrant & dernier enchériſſeur, de différens effets & marchandiſes provenant du navire Anglois le Farnley qui a été pris par un navire François, & parmi leſquels effets & marchandiſes qui doivent être criées & adjugées à l'enchere, leſdits placards annoncent différens ouvrages & vaiſſelles d'argent. Et attendu que cette vente & adjudication ſeroient contraire à la diſpoſition de ces mêmes Réglemens, auxquels les Officiers de l'Amirauté du Havre doivent ſe conformer comme les autres, & qu'en ſuivant l'exécution de leurs Sentences ils s'expoſeroient à la rigueur des peines portées par les Edits & Réglemens; requéroit notre Procureur-Général qu'il lui fût ſur ce pourvu, & qu'il plut à notredite Cour ordonner que les matieres & vaiſſelles d'or & d'argent qui peuvent ſe trouver parmi les effets provenant dudit navire Anglois le Farnley, ou de toute autre priſe, ſeront portées aux Hôtels de nos Monnoies, ou aux Changes les plus prochains, pour en être la valeur payée ſur le pied des tarifs, & icelle remiſe ès mains du dépoſitaire deſdits effets, ou de tous autres qui ſeront commis à cet effet; faire déſenſes aux Officiers de l'Amirauté du Havre & à tous autres, de procéder à la proclamation, réception d'encheres & adjudication au plus offrant & dernier enchériſſeur, deſdites matieres & vaiſſelles, & à tous dépoſitaires de s'en deſſaiſir autrement que pour les porter auxdits Hôtels des Monnoies, ou aux Changes les plus prochains, dont ils ſeront tenus de juſtifier toutefois & quantes, le tout ſous les peines portées par leſdits Réglemens; & ordonner que l'Arrêt qui interviendroit, ſeroit imprimé, lu publié & affiché par-tout où il appartiendroit, & envoyé dans tous les ſieges du reſſort de la Cour, pour y être enrégiſtré & exécuté ſelon ſa forme & teneur. Lui retiré, la matiere miſe en délibération: Vu ledit Arrêt de notre Conſeil du premier Février dernier, le relevé qui a été fait deſdits placards imprimés & affichés, en ce qui concerne les ouvrages & matieres d'or & d'argent: Oui le rapport de Me. Charles-François le Comte de Gerſan, notre Conſeiller à ce commis, tout vu & conſidéré: Notredite Cour, faiſant droit ſur le requiſitoire, a ordonné & ordonne que les matieres, argenteries & vaiſſelles d'or & d'argent, qui peuvent ſe trouver parmi les effets provenant dudit navire Anglois le Farnley, ou de toutes autres priſes, ſeront portées aux Hôtels de nos Monnoies, ou aux Changes les plus prochains, pour en être la valeur payée ſur pied des tarifs, & icelle remiſe ès mains du dépoſitaire deſdits effets, ou de tous autres qui ſeront commis à cet effet: Fait déſenſes aux Officiers de l'Amirauté du Havre, & à tous autres, de procéder à la proclamation, réception d'encheres & adjudication au plus offrant & dernier enchériſſeur, deſdites matieres, argenteries & vaiſſelles d'or & d'argent, & à tous dépoſitaires, de s'en deſſaiſir autrement que pour les porter auxdits Hôtels des Monnoies, ou aux changes les plus prochains, dont ils ſeront tenus de juſtifier toutefois & quantes; le tout ſous les peines portées par leſdits Réglemens. Ordonne que le préſent Arrêt ſera imprimé, lu, publié & affiché par-tout où il appartiendra, & envoyé dans tous les ſieges du reſſort de la Cour, pour y être enrégiſtré & exécuté ſelon ſa forme & teneur. Si te mandons mettre le préſent Arrêt à due & entiere exécution, ſelon ſa forme & teneur, de ce faire vous donnons pouvoir. Donné en notre Cour des Monnoies, le ſeptieme jour de Mai, l'an de grace mil ſept cent quarante-ſix & de notre regne le trente-unieme.

Signé, GUEUDRÉ, *avec grille & paraphe*. Et ſcellé.



ARTICLE XXXII.

Après les diſtractions ci-deſſus, le dixieme de la priſe ſera délivré à l'Amiral, & les frais de Juſtice ſeront pris ſur le reſtant, qui ſera enſuite partagé entre les intéreſſés, conformément aux conditions de leur ſociété.

Le dixieme de M. l'Amiral dans les priſes, eſt comme il a été montré ſur l'art. 9 du tit. premier, livre premier, un émolument attaché à cette importante charge de toute ancienneté ; c'eſt-à-dire, que l'établiſſement de ce droit n'ayant point d'époque diſtincte, on doit juger qu'il eſt auſſi ancien que l'inſtitution de cette charge.

Il paroît même dans l'origine que c'en étoit le principal attribut lucratif; auſſi n'en eſt-il point qui ait été plus ſouvent rappellé & confirmé dans nos Ordonnances, tant anciennes que modernes; & loin d'avoir ſouffert quelque altération dans la ſuite, on voit au contraire que la déciſion a toujours été en faveur de ce droit, juſque dans les cas où il ſembloit y avoir lieu de douter. Les preuves en ont été rapportées ſur ledit article 9 ; il ne s'agit ici que de la maniere de lever ce dixieme ; & ce qui ſera obſervé à ce ſujet, ne doit pas être jugé inutile (quoique ce dixieme ait été ſuſpendu dans la préſente guerre, comme dans la précédente, & qu'actuellement il ſoit ſupprimé, comme je le dirai dans la ſuite,) non ſeulement à cauſe de l'indemnité que le Roi a promiſe à M. l'Amiral pour le paſſé après l'avoir déjà réglée pour l'avenir, & que d'ailleurs il ſe pourroit que ce droit fût rétabli quelque jour, au moins ſur le pied de l'Edit du mois d'Août 1743 ; mais encore parce que ce détail, conſidéré ſimplement comme un morceau hiſtorique, peut avoir de quoi piquer la curioſité.

Cet article, conformément à l'ancien uſage, n'ordonne de diſtraction ſur le produit de la priſe, au préjudice du dixieme de M. l'Amiral, que des objets compris dans l'article précédent, qui ſont, *les frais du déchargement & de la garde du vaiſſeau & des marchandiſes.* Ce ſont là les ſeules dépenſes préférables au dixieme de l'Amiral. Il n'eſt point queſtion à ſon égard de celles faites pour l'armement du corſaire, ni d'aucuns frais de Juſtice, pas même de ceux de la vente des marchandiſes : ſon dixieme eſt exempt de tout cela, aux termes de cet art. dont la diſpoſition a toujours ſervi de regle juſqu'à la derniere guerre.

Il étoit de même d'ancien uſage, que l'Amiral prît ſon dixieme en nature ou eſpece, ſans être obligé de ſouffrir la vente des marchandiſes. Cet uſage s'étoit établi en interprétation de l'article 4 de l'Ordonnance de 1517, portant que l'Amiral *ſera ſa délivrance des priſes*, *ſon dixieme rabattu*, ſans parler de vente ; & plus particuliérement ſur la diſpoſition des Loix Romaines qui permettent à quiconque *qui a une certaine portion dans une choſe ſujette à diviſion*, de prendre cette portion en nature ou eſſence par un partage effectif.

La preuve de cet uſage au reſte ſe tire d'une Sentence de l'Amirauté de Rouen, du 13 Mars 1596 ; de ce qui ſe pratiquoit du temps du Cardinal de

Richelieu, comme il résulte d'une commission, entr'autres, par lui donnée au nommé Lépicard pour la recette de ses droits en Provence, où il est expressément marqué, qu'il prendra le dixieme en essence ; de ce qui s'est pratiqué tout de même du temps de M. le Comte de Vermandois, aussi bien que de M. le Comte de Toulouse dans les vingt premieres années de son exercice ; enfin de la pratique constamment observée à ce sujet en Bretagne durant tout le temps que M. le Duc de Chaulnes en avoit été Gouverneur, & qu'en cette qualité il avoit les droits de l'Amiral dans cette province.

En un mot, cet usage confirmé tacitement par l'article 12 de l'instruction du 6 Juin 1672, en ce qu'il y étoit décidé, qu'après la prise déclarée bonne, l'Amiral feroit *la délivrance des marchandises en nature aux armateurs s'ils en faisoient la demande*, étoit demeuré sans atteinte jusqu'à l'année 1704, que les armateurs de St. Malo s'en plaignirent pour la premiere fois.

Il y eut à ce sujet des mémoires fournis de part & d'autre. Les armateurs de St. Malo se fondoient principalement sur ce même article 12 de l'instruction de 1672, d'où ils inféroient qu'il dépendoit d'eux de demander la délivrance des marchandises en nature, & qu'en renonçant à ce droit ils avoient la faculté par conséquent de requérir la vente.

A quoi M. l'Amiral répondoit que par la regle des corrélatifs, il devoit avoir, comme les armateurs, le droit de prendre son dixieme en essence, & qu'en cette partie il avoit le même droit qu'eux d'empêcher la vente des marchandises.

Quant aux inconvéniens du partage, M. l'Amiral fit voir aussi qu'il ne pouvoit en résulter aucun ; mais qu'il n'en étoit pas de même de la vente par rapport à son dixieme, à raison de la facilité que trouveroient les armateurs de se faire adjuger à vil prix les marchandises des prises.

Enfin la prétention de M. l'Amiral n'étoit pas seulement soutenue de l'usage ; mais encore de deux consultations parfaitement raisonnées des 15 & 27 Mars 1704, signées des plus fameux Avocats de ce temps-là ; c'est-à-dire, de M M. de Riparson, Baille, Airault, Chardon & Braquet.

Mais en tout ceci, M. le Comte de Toulouse prétendoit uniquement prouver que son droit étoit incontestable. Dès qu'il en eut convaincu les armateurs de St. Malo, & en leurs personnes tous les armateurs en course, il ne balança pas à s'en désister, puisqu'on le trouvoit sujet à inconvénient ; pour donner par cette marque de complaisance, aux armateurs, une preuve de ses dispositions à favoriser les armemens en course autant qu'il seroit en lui.

En 1715 les armateurs de Nantes firent naître une autre difficulté au sujet du droit de commission qu'ils payoient à leurs correspondans, qui, chargés de leurs pouvoirs, vacquoient à l'armement ou au radoub des navires armés en course, de même qu'à la vente & au compte du produit des prises. Ils prétendoient que ces frais de commission devoient être prélevés sur les prises avant le dixieme de l'Amiral, & que c'étoit ainsi qu'il falloit interpréter cet article & le précédent.

La contestation portée deux fois au Parlement de Rennes, par un premier Arrêt du 16 Avril 1715, leur prétention fut rejettée, & par un second du 6 Mai suivant elle fut autorisée. Cette contrariété d'Arrêts engagea le Roi à rendre une Déclaration le 12 Août de la même année, par laquelle Sa Majesté cassa & annulla le dernier Arrêt du 6 Mai, & interprétant en tant que besoin,

besoin, l'article précédent & celui-ci, ordonna que sur les deniers provenans des prises, il ne seroit pris avant le dixieme que la somme à laquelle se trouveroient monter les frais du déchargement, & de la garde du vaisseau & des marchandises, après lesquelles distractions le dixieme seroit immédiatement levé sur le restant, sans pouvoir être chargé d'aucune autre distraction ni dépense, sous quelque prétexte que ce pût être.

Telle a été la regle constamment observée au sujet du dixieme de M. l'Amiral jusqu'au commencement de la dernier guerre, que M. l'Amiral, voyant de quelle importance il étoit d'encourager les armemens en course, & jugeant qu'un des plus sûrs moyens pour y réussir étoit de faire, par rapport à son dixieme dans les prises, la condition des armateurs meilleure qu'elle n'avoit été jusques-là, offrit de lui-même au Roi, *pour donner une nouvelle preuve de son attachement au service de Sa Majesté & de son zele pour le bien de l'Etat*, de se contenter à l'avenir de percevoir son dixieme sur le bénéfice net des prises, au lieu de le prendre sur leur produit total & sans autre déduction que des frais de déchargement & de la garde des vaisseaux & marchandises; ainsi qu'il lui est attribué par les divers Réglemens, notamment par l'article précédent & celui-ci, & que ses prédécesseurs en avoient joui.

Relativement à ces offres, qui, pour être fondées sur la nécessité où se trouvoient les armateurs de faire des dépenses plus considérables que par le passé, en armant des corsaires, en état par leur force, de faire tête à ceux des ennemis, &de troubler leur commerce avec plus de succès, n'en étoient pas moins généreuses, intervint l'Edit du mois d'Août 1743, qui, après avoir dans l'article premier confirmé M. l'Amiral & ses successeurs dans la possession & jouissance du droit attribué à sa charge, du dixieme sur les prises & conquêtes faites à la mer; ordonne, art. 2, conformément aux offres de S. A. S. que ledit droit *ne pourra être pris à l'avenir ni par lui ni par ses successeurs en ladite charge*, *que sur le bénéfice net revenant aux armateurs.*

Et afin de lever toute équivoque sur le sens de cet article, il est ajouté dans l'article suivant, qu'à cet effet, avant le partage des prises, il sera prélevé la somme à laquelle se trouveront monter, non seulement les frais du déchargement & de la garde des vaisseaux & marchandises, *mais encore les frais de justice & généralement toutes les dépenses de l'armement.*

Il est dans l'article 4, sans autre nécessité que de prévenir de mauvaises difficultés, que sous prétexte que l'Amiral ne pourra prendre son dixieme que déduction faite de toutes les dépenses concernant lesdits armemens, & sur le bénéfice net des prises, il ne sera pas tenu de contribuer auxdites dépenses lorsque le produit des prises ne se trouvera pas suffisant pour y satisfaire, ni dans aucun autre cas.

Enfin, pour ce qui concerne les prises faites par les vaisseaux & les galeres du Roi, l'article 5 porte, que dans la liquidation de ces prises, le dixieme sera délivré à l'Amiral sur ce qui restera de leur produit, déduction faite seulement des frais de déchargement, de garde & de justice, y compris ceux de la vente & le dixieme des équipages, lequel sera également prélevé avant celui de l'Amiral, mais sans aucune autre déduction pour raison des autres dépenses.

Telle est la premiere loi qui, au préjudice du dixieme attribué de tout

temps à la charge de l'Amiral, a apporté un ſi grand changement dans la maniere de le percevoir, ſur-tout par rapport aux priſes faites par les particuliers armateurs.

A peine cette loi avoit-elle commencé d'avoir ſon exécution, que quelques armateurs préſenterent un mémoire à M. l'Amiral, tendant à ce qu'il fût paſſé à leur profit dans leurs comptes.

1°. Le droit de commiſſion, 2°. les frais de relâche, 3°. enfin, les primes d'aſſurance.

Par rapport au droit de commiſſion, M. l'Amiral le conſentit quant à l'armement, & le rejetta pour le déſarmement, relativement à la Déclaration du Roi ci-deſſus citée du 12 Août 1715, fondée ſur ce qu'il y a dans chaque port un receveur qui aſſiſte pour M. l'Amiral aux ventes & à toutes les autres opérations dépendantes des priſes & de leur liquidation, auquel receveur M. l'Amiral attribue des droits qui diminuent d'autant le produit de ſon dixieme.

Quant aux frais de relâche, M. l'Amiral y conſentit purement & ſimplement, comme étant des dépenſes acceſſoires de l'armement, dont le coût devoit être prélevé ſur le produit des priſes avant ſon dixieme.

Mais ce fut toute autre choſe des primes d'aſſurance, attendu que cette dépenſe n'eſt point une ſuite néceſſaire de l'armement & miſe hors du corſaire, & que ce n'eſt qu'une précaution que prennent les armateurs pour ne pas courir le riſque de la perte ou de la priſe de leur vaiſſeau. Or cette précaution n'intéreſſant en rien M. l'Amiral, il étoit juſte que les armateurs qui vouloient la prendre pour leur intérêt particulier, en ſupportaſſent le coût auſſi en particulier, ſans pouvoir en faire le prélevement ſur le produit des priſes. Lettre de M. de Romieu, du 29 Mai 1745. Autre choſe auroit été s'il eût été queſtion de l'aſſurance de la priſe même à liquider : puiſque ç'auroit été alors une dépenſe faite à l'occaſion de la priſe directement, dans laquelle M. l'Amiral prendroit part, & qu'en cas de perte de la priſe, M. l'Amiral auroit pris ſon dixieme dans le recouvrement de l'aſſurance.

Dès le 3 Avril précédent, M. l'Amiral avoit réglé la maniere de procéder à la liquidation des priſes en conſéquence du nouvel Edit du mois d'Août 1743, lorſqu'il s'agiroit des priſes amenées dans un port, autre que celui de l'armement. La nouvelle méthode preſcrite pour ce cas, fut que les Officiers de l'Amirauté du lieu où la priſe ſeroit amenée ou envoyée, ſe contenteroient d'en faire une liquidation ſimple qui en fixeroit le produit, déduction faite des frais de juſtice & autres relatifs aux priſes, ſans en tirer le dixieme, dont la fixation ſeroit renvoyée à la liquidation générale qui devoit être faite par les Officiers de l'Amirauté du lieu où le corſaire avoit été armé, comme étant ſeuls en état de régler les frais de l'armement & autres à prélever avant le dixieme. Du reſte il fut ordonné que dans ce même cas de liquidation ſimple & particuliere, les armateurs ou leurs commiſſionnaires ſeroient tenus de fournir caution pour ſûreté du paiement du dixieme de M. l'Amiral dans le lieu où ſe feroit la liquidation générale.

Cette précaution de faire donner caution pour ſûreté du paiement du dixieme de M. l'Amiral, pourroit faire douter que M. l'Amiral eût pour raiſon de ſon dixieme, quelque privilege ou hypotheque à exercer ſur les biens

de l'armateur, la vérité est néanmoins que son dixieme emporte privilege sur les deniers & effets mobiliers de l'armateur, & hypotheque sur ses immeubles, à compter au moins du jour de l'enrégistrement de la commission en guerre.

Ce double avantage est fondé sur ces deux principes inséparables, l'un que la charge d'Amiral est un office de la Couronne, & une portion de son domaine, l'autre que les droits qui y sont attachés sont droits royaux.

Que la charge d'Amiral soit un office de la Couronne, c'est ce qui ne peut être révoqué en doute, les preuves au reste en ont été rapportées sur le titre de l'Amiral.

D'un autre côté, que les droits attachés à l'office d'Amiral soient des droits royaux, c'est une conséquence nécessaire & inévitable de la premiere proposition. C'est aussi ce que rapporte expressément l'Ordonnance de Louis XI, du 2 Octobre 1480.

En effet, l'office étant de la Couronne & faisant partie du domaine de la Couronne, les droits qui en dépendent sont nécessairement droits de la Couronne. Comme tels, ils sont imprescriptibles, de maniere que l'Amiral n'a pas le pouvoir d'y renoncer ni d'y donner la moindre atteinte, parce qu'ils ne sont pas attachés à sa personne, mais à son office dont il n'est qu'usufruitier; comme tels par conséquent il faut leur attribuer les privileges & prérogatives attachés aux droits royaux.

Or, aux termes de l'Edit du mois d'Août 1669 & des Réglemens postérieurs il y a privilege pour les droits royaux sur les deniers comptans & sur le produit des meubles & effets de ceux qni en sont redevables; d'où il s'ensuit qu'on ne peut refuser à l'Amiral le même privilege pour son dixieme des prises, de même que pour ses autres droits, sur les meubles & effets de ceux qui lui en sont débiteurs.

Si ce privilege ne peut lui être contesté, il en doit être de même aussi par indentité de raison de l'hypotheque, puisque, suivant le même Edit, art. 4, le Roi a hypotheque sur les immeubles des comptables du jour de leurs provisions & du commencement de leur régie ou exercice.

Tout ce qu'on peut objecter sur cela, c'est que la commission en guerre, délivrée par M. l'Amiral à l'armateur, n'a pas le même caractere d'authenticité ou du moins d'autorité que les provisions du Roi; mais si cette circonstance étoit capable d'établir une différence essentielle entre les provisions du Roi & la commission de M. l'Amiral, du moins faudroit-il reconnoître l'hypotheque en faveur de l'Amiral du jour de l'enrégistrement de la commission au greffe de l'Amirauté, puisque cet enrégistrement est un acte judiciaire qui soumet l'armateur à remplir tous les engagemens résultans de l'acceptation par lui faite de la commission en guerre, desquels engagemens le dixieme de M. l'Amiral fait naturellement partie.

La caution dont il vient d'être parlé n'étoit donc qu'une sûreté de plus pour le paiement du dixieme de M. l'Amiral.

Indépendamment du droit de M. l'Amiral sur les prises, il y a encore celui de six deniers pour livre attribué aux invalides de la Marine, par l'Edit du mois de Mars 1713, confirmé par celui du mois de Juillet 1720, outre les six deniers aussi pour livre qui sont retenus à leur profit sur les gages des équipages. Voyez l'origine & les progrès de cet établissement, sur l'art. 11, tit. des loyers des matelots.

Par l'article 3 de l'Edit de 1720, il étoit réglé que la retenue de ces six deniers pour livre seroit faite sur le montant total des prises, déduction faite seulement des frais faits pour la conservation & la vente des marchandises & du dixieme de l'Amiral; de sorte qu'alors ils n'entroient pas plus que M. l'Amiral dans la dépense de l'armement ni du désarmement du corsaire.

Quoique l'opération qu'il convenoit de faire pour le Réglement, tant du dixieme de l'Amiral que des six deniers pour livre des invalides, fût simple & sans embarras, il étoit arrivé néanmoins qu'en certaines Amirautés elle se faisoit d'une maniere, & en d'autres d'une façon toute différente. Pour y remédier par l'établissement d'une regle générale & fixe, le Roi rendit un arrêt dans son Conseil le 30 Août 1745; mais ce n'étoit pas le seul motif de l'arrêt, Il y en avoit un autre plus important sans doute, c'étoit celui de donner aux armateurs en course une nouvelle marque de l'attention de Sa Majesté en leur faveur.

Il fut donc réglé par cet arrêt, que désormais les invalides, pour leurs six deniers pour livre, de même que M. l'Amiral pour son dixieme, souffriroient la déduction sur le produit des prises, du montant de tous les frais de justice & des dépenses de l'armement & du désarmement, en conformité de l'art. 3 de l'Edit du mois d'Août 1743, donné précisément pour la réduction du dixieme de M. l'Amiral; de maniere que ce ne seroit que sur le produit net & liquide des prises que seroient retenus les six deniers pour livre des invalides, aussi-bien que le dixieme de M. l'Amiral.

Jusques-là la condition de M. l'Amiral, fixée par l'Edit de 1743, n'éprouvoit aucun changement; mais comme s'il eût dû dédommager les invalides de la réduction qu'ils souffroient par ce nouvel arrangement, tout en faveur des armateurs; au lieu qu'auparavant & toujours, son dixieme avoit été pris avant les six deniers pour livre des invalides, il fut réglé au contraire, qu'à l'avenir la retenue de ces six deniers pour livre seroit faite avant son dixieme; & la même chose fut ordonnée par rapport aux prises qui seroient faites par les vaisseaux & galeres de Sa Majesté armés pour son compte. Ces six deniers pour livre ont été conservés aux invalides, quoique les déclarations de 1548 & 1756, n'en ayent pas fait mention, comme on le dira dans la suite.

Des avantages aussi considérables accordés aux armateurs en course, ne suffirent pas néanmoins pour les exciter à multiplier ces sortes d'armemens. Soit qu'ils sentissent le besoin qu'on avoit de leur secours, soit que la course fût devenue effectivement plus dangereuse que jamais par la supériorité des forces maritimes des ennemis, il fallut les animer à mieux servir l'Etat, eux & leurs équipages, par l'attrait d'un gain nouveau.

Dans cette idée, le Roi ayant fait connoître à M. l'Amiral qu'il souhaitoit que son dixieme sur les prises qui seroient faites dans la suite par les particuliers fût suspendu pour le reste du temps de la guerre lors présente, & M. l'Amiral s'étant prêté aussi-tôt à cet arrangement, *pour donner de nouvelles preuves de son zele pour le bien de l'Etat*, Sa Majesté rendit une déclaration le 5 Mars 1748, portant, art. premier, la suspension du dixieme de l'Amiral pour le reste de la durée de la guerre, le Roi se réservant de pourvoir au dédommagement de M. l'Amiral pour raison de ladite suspension. Il en est arrivé de même par rapport à la présente guerre, suivant la déclaration du 15 Mai 1756, aussi article premier.

A ce nouvel avantage accordé aux armateurs, il en fut ajouté un autre par l'art. 6, dans lequel, pour les engager à faire conſtruire des corſaires d'une certaine force, le Roi promit de prendre pour ſon compte ſur le pied de l'eſtimation, tous ceux de 24 canons & au-deſſus, qui ayant été armés neufs, ſe trouveroient en bon état de ſervice lors de la ceſſation des hoſtilités; laiſſant néanmoins aux propriétaires de ces vaiſſeaux la liberté de les garder pour eux, pourvu qu'ils fiſſent leur option avant qu'il fût procédé à l'eſtimation. L'article 5 de la nouvelle déclaration du 15 Mai 1756 eſt encore plus favorable en cette partie aux armateurs.

D'un autre côté, pour exciter l'ardeur des capitaines, officiers & équipages des corſaires, il leur fut attribué par l'art. 3, des gratifications; ſavoir, de la ſomme de 100 liv. par chaque canon pris de quatre livres de balle & au-deſſus juſqu'à douze, & de 150 liv. pour chaque canon de douze livres & au-deſſus; celle de 30 liv. par tête de priſonniers, & lorſqu'il y auroit eu combat, pareille ſomme pour chaque homme étant à bord du navire pris, au commencement de l'action. Leſquelles gratifications aſſignées ſur le tréſor royal, devoient être payées aux termes de l'article 4 par le garde du tréſor royal, en conſéquence des Ordonnances qui ſeroient expédiées à cet effet, ſur les procès-verbaux & autres pieces propres à conſtater les cauſes deſdites gratifications. Ces avantages ont auſſi été augmentés par l'art. 2 de ladite déclaration du 15 Mai 1756. Voyez *infrà*.

Outre cela, par l'art. 5 qui attribuoit en entier ces gratifications aux capitrines, officiers & équipages, le Roi ſe réſervoit de donner auxdits capitaines & officiers d'autres récompenſes particulieres, ſuivant la force des vaiſſeaux de guerre & corſaires ennemis dont ils ſe ſeroient emparés, & ſelon les autres circonſtances des combats qu'ils auroient ſoutenus. Cela a encore été confirmé avec augmentation dans l'art. 4 de ladite déclaration du 15 Mai 1756.

Par rapport à la gratification pour chaque piece de canon, l'exemple en avoit été donné par Louis XIV, dans ſon Ordonnance du 5 Décembre 1672, & la récompenſe qu'il y avoit attachée étoit même ſi exceſſive, puiſqu'elle étoit de 500 liv. mais auſſi elle n'avoit lieu que pour les vaiſſeaux ennemis armés en guerre ou en courſe.

Enfin, par l'article 8 de la dite déclaration, pour inviter les corſaires à ſe joindre aux vaiſſeaux de guerre du Roi, il eſt dit, qu'ils auront part dans les priſes qui ſeront faites durant la jonction, & cela par proportion & relativement au nombre de canons deſdits vaiſſeaux corſaires, ſans avoir égard à la différence du calibre, à la grandeur des bâtimens, ni à la force des équipages. Pareille diſpoſition auſſi dans l'art. 8 de la déclaration de 1756.

Mais en cela il n'y a rien de nouveau que la généralité de la déciſion; la même choſe avoit déjà été réglée par Ordonnance du premiere Octobre 1705, en faveur des armateurs de Dunkerque. Auparavant on faiſoit attention à la différence du calibre des canons & de la force des bâtimens, auſſi-bien que de leurs équipages, comme il ſera plus préciſément obſervé ſur l'article ſuivant.

Juſqu'à cette même déclaration du 5 Mars 1748, la part attribuée dans les priſes aux équipages des vaiſſeaux du Roi armés pour le compte de Sa Majeſté, n'étoit que d'un dixieme, & cette attribution ne leur avoit pas même été faite avant l'Ordonnance du 3 Septembre 1692.

Par cette Ordonnance il fut réglé qu'ils auroient déformais le dixieme du produit des prifes qu'ils feroient, après que les frais de juftice & de garde des marchandifes auroient été prélevés, de même que le dixieme de M. l'Amiral; & ce dixieme devoit être diftribué entr'eux, de maniere que le capitaine en auroit un quart, le capitaine en fecond, les lieutenans, enfeignes & autres officiers compofant l'état-major, un autre quart à eux tous; en forte néanmoins que de ce quart le capitaine en fecond en auroit 6 parts, le lieutenant 3, l'enfeigne 2, l'aumônier, le chirugien & l'écrivain chacun une part, le tout formant 12 parts.

L'autre moitié faifant les deux autres quarts, étoit diftribuable, de maniere que le maître en eût trois part, les officiers mariniers, du nombre defquels font les capitaines d'armes & des compagnies franches, chacun deux parts, & chaque matelot, garde marine & foldat chacun une part; le tout fuivant le rôle qui en feroit fait par l'Intendant, & en fon abfence, ou par le Commiffaire général de la Marine, ou par le Commiffaire que l'Intendant auroit chargé de ce détail.

Mais la déclaration dont il s'agit a accordé dans l'art. 7 auxdits officiers & équipages des vaiffeaux du Roi & des galeres, un tiers dans le produit net des prifes des navires marchands; au lieu du dixieme feulement qui leur avoit été ci-devant attribué; lequel tiers fera partagé entre lefdits officiers & équipages, fuivant le réglement qui fera fait à ce fujet. Ce réglement, toutefois, quoiqu'il ait été annoncé tout de même dans l'art. 7 de la nouvelle déclaration du 15 Mai 1756, portant confirmation de l'attribution du tiers dans les prifes avec d'autres avantages, s'eft fait affez attendre; mais enfin il a paru dans l'Ordonnance du 15 Juin 1757, au moyen de quoi il n'eft plus queftion en cette partie, de celle dudit jour 3 Septembre 1692, qui avoit fait regle jufques-là, attendu les changemens confidérables qui y ont été faits. On trouvera cette nouvelle Ordonnance du 15 Juin 1757 à la fuite du préfent article.

Le même article 7 de la déclaration de 1748, accorde auffi aux officiers & équipages des vaiffeaux & galeres du Roi, des gratifications femblables à celles portées par l'art. 3 en faveur des corfaires particuliers; & fait efpérer tout de même aux capitaines & officiers, des récompenfes particulieres fuivant leurs grades, la force des vaiffeaux de guerre ou corfaires pris, & les autres circonftances des combats qu'ils auront foutenus, relativement à l'Ordonnance déjà citée du 3 Septembre 1692; au moyen de quoi il ne doit plus être queftion de la gratification de 2000 liv. accordée par une autre Ordonnance du 10 du même mois de Septembre 1692, à ceux qui enleveroient un paquebot d'Efpagne en Angleterre, & de 1000 liv. pour tout autre paquebot deftiné pour un pays également en guerre, à condition néanmoins d'amener le paquebot dans un port du Royaume, & de remettre les malles & lettres qui y feroient trouvées.

Ce n'étoit là en effet qu'un réglement paffager, occafionné par les circonftances; au lieu que les gratifications promifes par cette déclaration, tant aux officiers & équipages des vaiffeaux du Roi, qu'à ceux des corfaires particuliers, devoient être fixes & permanentes.

Auffi le Roi, par fa derniere déclaration du 15 Mai 1756, loin d'y avoir dérogé, y en a-t-il ajouté de nouvelles, & de telle nature que, s'il étoit vrai

que l'amour de la patrie & de la gloire, ne fût plus le même dans le cœur des François, le seul motif de l'intérêt suffiroit pour exciter à la course.

Ces nouveaux avantages par rapport aux officiers & équipages des navires armés en course, consistent.

1°. Dans une augmentation considérable, faite par l'art. 2, des gratifications à eux accordées par l'art. 3 de la déclaration de 1748.

Cette augmentation regarde les corsaires & vaisseaux de guerre ennemis dont ils s'empareront. Il leur est attribué à cet égard 150 liv. par chaque canon de 4 liv. jusqu'à 12, pris sur un corsaire, & 200 liv. pour chaque canon de même calibre sur un vaisseau de guerre; 225 liv. pour chaque canon de 12. liv. & au-dessus sur un corsaire, & 300 liv. pour chaque canon de pareil calibre pris sur un vaisseau de guerre.

A l'égard des prisonniers, la gratification est de 40 liv. par tête pour ceux faits sur les corsaires, & de 50 liv. pour ceux des vaisseaux de guerre.

Outre cela, « lorsqu'il y aura combat lesdites gratifications seront accordées « pour le nombre d'hommes effectifs qui seront trouvés sur les prises au com- » mencement de l'action; le Roi voulant même qu'elles soient augmentées d'un « quart en sus, tant pour les vaisseaux & frégates de guerre, que pour les cor- » saires particuliers qui auront été enlevés à l'abordage. »

2°. L'article 4 de ladite déclaration, en ajoutant à l'article 5 de celle de 1748, promet, ce qui est extrêmement remarquable, aux capitaines & officiers des corsaires qui se seront distingués, *des emplois dans la Marine Royale.* La promesse a été effectuée; il y en a plusieurs exemples.

3°. Par l'article 11, Sa Majesté déclare que « suivant les témoignages qui lui » seront rendus de la conduite des officiers & volontaires qui serviront sur les » corsaires, Elle les dispensera d'une, ou même de deux campagnes (qui sont » d'obligation) sur les vaisseaux pour être reçu capitaine » à quoi il faut ajouter ou PILOTE, la raison étant la même.

4°. Et rien de plus juste, l'article 12 porte que les officiers & matelots des équipages des corsaires qui, par des blessures qu'ils auront reçues dans les combats, se trouveront invalides, seront compris dans les états des demi-soldes accordées aux gens de mer; & qu'il sera accordé des pensions aux veuves de ceux qui ont été tués dans les combats. Les enfans mineurs de ces mêmes hommes tués sembleroient devoir jouir du même avantage durant leur minorité, leur mere étant morte.

En ce qui concerne les officiers & les équipages des vaisseaux du Roi, les nouveaux avantages qui leur sont accordés par cette derniere déclaration, les voici.

1°. Outre le tiers qui leur est assuré dans le produit des prises qu'ils feront des navires marchands, ils ont l'expectative d'une plus grande part dans les prises, suivant les circonstances.

2°. Des gratifications leur sont accordées semblables à celles réglées par l'art. 2, en faveur des équipages des navires armés en course par des particuliers, à l'occasion des canons & des prisonniers.

3°. D'autres gratifications leur sont promises encore pour raison des prises qu'ils feront des vaisseaux & fregates de guerre; lesquelles gratifications nouvelles consistent en la somme de 300 liv. pour chaque canon de 4 livres & au-

dessus jusqu'à 12, & en celle de 450 liv. aussi pour chaque canon de 12 liv & au-dessus, avec augmentation d'un quart en sus en cas de prise par abordage.

C'est la disposition de l'article 7 de ladite déclaration. Mais parce que ces avantages, comme purement pécuniares, auroient pu ne pas faire une égale impression sur tous les officiers de Marine, le Roi, pour les animer par un motif plus puissant à courir sur les navires corsaires ennemis comme sur les vaisseaux de guerre, a bien voulu leur promettre des récompenses particulieres, suivant leurs grades, la force des vaisseaux de guerre & corsaires dont ils se seront emparés, & les autres circonstances des combats qu'ils auront livrés ou soutenus. L'heureuse expérience qu'ils font chaque jour de l'attention du Roi à récompenser libéralement leurs services, leur est un sûr garant de l'exactitude avec laquelle un maître aussi généreux & aussi digne d'être servi avec zele, remplira ses promesses.

Une derniere Ordonnance du 15 Juin 1757, en confirmant tous ces avantages, leur en a accordé encore de nouveaux.

Par rapport aux vaisseaux & frégates de guerre ennemis, outre les gratifications déjà promises, suivant le nombre des canons & des prisonniers, avec augmentation d'un quart en sus en cas de prise par abordage, qui font le sujet de l'art. premier, l'art. 2 leur accorde le tiers des matieres & especes d'or & d'argent, des pierreries, marchandises & autres effets qui se seront trouvés sur lesdits vaisseaux & frégates de guerre.

En ce qui concerne les corsaires ennemis dont jusques-là ils n'avoient eu que le dixieme : outre les gratifications réglées sur le nombre des canons & des prisonniers, l'art. 3 leur en attribue le tiers, comme dans les prises des navires marchands ; ce qui est répété dans l'art. 6.

L'article 4 renouvelle la promesse des gratifications par canons & prisonniers, avec augmentation d'un quart en sus aussi en cas d'abordage.

L'art. 5. concernant les navires marchands, ajoute au tiers du produit net des prises qu'ils feront, 100 liv. de gratification pour chaque canon du calibre de 4 liv. & au-dessus jusqu'à 12 ; 150 liv. pour chaque canon de 12 liv. & au-dessus ; & 30 liv. pour chaque prisonnier.

Dans le cas où le Roi retiendra pour son service quelque bâtiment corsaire ou navire marchand pris sur les ennemis, il sera fait estimation de sa valeur, pour leur être tenu compte du tiers de cette estimation. C'est la disposition de l'art. 7. De même des munitions & marchandises desdits navires que le Roi jugera aussi à propos de retenir pour le service des arsenaux de sa Marine, art. 8.

Les autres articles de cette Ordonnance ont pour objet la répartition à faire entre les officiers & les gens de l'équipage des vaisseaux preneurs, du produit de leur tiers dans les prises & des gratifications à eux accordées.

L'art. 9 est pour le cas des prises faites par un seul vaisseau. Le plan général est celui de l'ordonnance du 3 Septembre 1692 ; mais dans le détail de la subdivision, il y a été fait d'assez grands changemens, principalement en faveur de l'écrivain, du commissaire de la Marine & de l'écrivain principal qui y sont fort bien traités. A l'égard des officiers mariniers au-dessous du grade du maître canonnier, & des gardes de la Marine, si par l'Ordonnance de 1692, on ne leur avoit pas rendu justice en les confondant avec les matelots & les soldats, ils sont bien favorisés aujourd'hui par l'attribution qui leur est faite de 3 parts à chacun.

Si plusieurs vaisseaux du Roi ont part à une même prise, tels que sont ceux qui se trouvent ensemble & à vue de la prise l'orsqu'elle est faite, ou ceux dépendans d'une même escadre ; ce qui leur en reviendra, sera réparti entre tous les vaisseaux à proportion du nombre de leurs canons & de leur calibre, à commencer par celui de 4 livres, & du nombre d'équipage étant à bord de chaque vaisseau : après quoi la portion attribuée à chaque vaisseau, sera distribuée conformément audit art. 9. C'est ce que décide l'art. 10.

C'est-à-dire, que pour régler cette répartition entre tous les vaisseaux preneurs, il ne faut plus suivre précisément l'opération tracée par le jugement de l'Amirauté de Dunkerque du 13 Décembre 1695, dont il sera parlé sur l'art. suivant ; mais on doit du moins s'y conformer, dans la partie, où lorsqu'il est question de comparer équipage à équipage, on ne compte les officiers que pour hommes comme le reste de l'équipage ; sauf à en user autrement dans la subdivision pour chaque vaisseau.

L'opération sera la même, que les vaisseaux ayant tous part dans les prises soient commandés par des Chefs-d'Escadre, ou simplement par des capitaines de vaisseau. Art. 11 de cette derniere Ordonnance du 15 Juin 1757.

Mais par l'art. 12, si c'est un Vice-Amiral ou un Lieutenant-Genéral qui commande ; le Commandant aura pour sa part, le dixieme du produit net des prises, avant tout partage entre les vaisseaux ; c'est-à-dire, le dixieme du tiers des prises, & le dixieme des gratifications en général ; & si dans une armée commandée par un Vice-Amiral, il y a un ou plusieurs Lieutenans-Généraux ; le Vice-Amiral aura les deux tiers du dixieme du produit net des prises, & le Lieutenant-Général ou Lieutenans-Généraux auront l'autre tiers dudit dixieme, les 9 autres dixiemes restans, devant former le partage de tous les vaisseaux de l'Escadre ; & alors le capitaine du pavillon aura le quart de ce qui reviendra au vaisseau du Commandant comme les capitaines en pied.

Par l'art. 13 & dernier, il est décidé que le tiers net des prises attribué aux officiers & équipages, sera sujet à la retenue des 6 den. pour liv. au profit des invalides de la marine ; mais qu'il ne sera fait aucune retenue sur les gratifications, quoique la distribution doive en être faite de la même maniere que le tiers des prises.

Cette décision paroît applicable aux gratifications que le Roi accorde aux officiers & équipages des navires corsaires armés par les particuliers.

En exécution de cette Ordonnance de 1757, par une derniere du 3 Janvier 1760, il a été enjoint à tous officiers commandant les vaisseaux de Sa Majesté, qui auront fait ou amariné des prises, d'en faire leur déclaration circonstanciée, dans les vingt-quatre heures, aux Greffes des Amirautés des ports où ils auront conduit lesdites prises, & d'y faire exactement mention des vaisseaux ou autres bâtimens, en présence desquels les prises auront été faites, sur peine d'être privés de leurs parts dans lesdites prises.

Enfin pour ce qui regarde les armateurs en course, outre l'exemption du dixieme de M. l'Amiral, qui, par renouvellement leur est commune avec les officiers & les gens de leurs équipages, la réitération de la promesse du Roi de prendre pour son compte les frégates ou vaisseaux de 24 pieces de canon & au-dessus qu'ils auront employés pour la course, & la confirmation tant du droit de prendre part aux prises qui seront faites pendant la jonction de leurs cor-

faires avec les vaiſſeaux du Roi, par proportion & relativement au nombre de canons, ſans égard à la différence du calibre, ni à la grandeur des bâtimens & à la force des équipages, que de l'exemption de tous droits pour raiſon des vivres, artillerie, munitions, &c. tous avantages particuliers auxdits armateurs en courſe; outre, dis-je, tous ces avantages, ceux qui nouvellement & ſurabondamment leur ſont offerts par cette même Ordonnance, ſont.

1°. Que par l'art. 6, Sa Majeſté déclare que ſon intention eſt de donner des marques particulieres & honorables de ſa ſatisfaction à ceux qui ſe diſtingueront par des armemens & entrepriſes conſidérables; voulant même que pour les indemniſer & leurs intéreſſés des dommages que leurs corſaires auront pu ſouffrir dans les combats, où ils ſe ſeront rendus maîtres de quelques vaiſſeaux ou frégates de guerre, il leur ſoit payé des deniers du tréſor Royal, 100 liv. par canon de 4 liv. juſqu'à 12, & 200 liv. par chaque canon de 12 liv. & au-deſſus, & en outre 20 liv. par chaque homme effectif qui ſe ſera trouvé au commencement du combat ſur les vaiſſeaux pris.

2°. Aux termes de l'article 13, les ſalaires & parts des matelots déſerteurs des corſaires de 24 canons & au-deſſus, appartiendront & ſeront acquis aux armateurs deſdits corſaires, au lieu qu'auparavant le tout étoit acquis indiſtinctement aux invalides de la Marine, donataires du Roi en cette partie.

Il eſt à obſerver que le Roi, toujours attentif à la conſervation de ſes ſujets, ne voulant pas qu'on mît à la mer des corſaires dont la foibleſſe expoſât trop les équipages, a fait défenſes d'expédier des corſaires dont l'équipage fût au-deſſous de 50 hommes les officiers compris. Lettre de M. Machault du 23 Juillet 1756

En ce qui concerne la ſuſpenſion du dixieme de M. l'Amiral, comme les circonſtances de la précedente guerre devoient naturellement la faire conſidérer plutôt comme une grace accordée à l'importunité des armateurs, que comme une faveur par eux méritée, il y avoit lieu de préſumer qu'on n'en verroit pas renouveller l'exemple. Il l'a été cependant à l'occaſion de la guerre préſente; mais il n'en faut pas conclure que ce ſoit une regle pour l'avenir. Le ſoin que prend le Roi de fortifier ſa Marine, de maniere à la rendre auſſi redoutable qu'autrefois, mettra Sa Majeſté en état de faire trembler ſes ennemis ſur mer comme ſur terre, ſans avoir beſoin d'inviter ſes ſujets à armer en courſe, autrement que par l'attrait des avantages indépendans de la ſuſpenſion du dixieme de l'Amiral. Ce ſera bien aſſez de réduire ce dixieme aux termes de l'Edit du mois d'Août 1743; & il y aura en cela de quoi ſatisfaire les armateurs qui ne ſeront point dominés par un intérêt ſordide.

Cette conjecture étoit toute naturelle en effet; cependant par Edit du mois de Septembre 1758, regiſtré au Parlement en vacations le 26 Octobre ſuivant; ce droit de dixieme, attaché de tous temps à la charge d'Amiral, a été ſupprimé à perpétuité, moyennant une indemnité pour l'avenir attribuée auſſi à perpétuité à ladite charge d'Amiral, d'une ſomme de 150000 liv. aſſignée ſur les Fermes Générales Unies, payable ladite ſomme annuellement, à compter du prem. Janvier 1759. Du reſte Sa Majeſté en déclarant que cette ſuppreſſion n'apporteroit aucun changement aux formalités preſcrites par la préſente Ordonnance ſur le fait des priſes & conquêtes faites en mer; & en confirmant de nouveau S. A. S. M. l'Amiral & ſes ſucceſſeurs dans la jouiſſance de tous les autres droits attribués à ladite charge, s'eſt engagée de pourvoir à ſon indemnité

pour le passé depuis la Déclaration du 15 Mars 1756 jusqu'au dit jour premier Janvier 1759.

Dans la Déclaration du 15 Mai 1756, il n'a pas plus été fait mention des six den. pour livre des invalides, que dans celle du 5 Mars 1748 ; mais le Roi n'a pas entendu pour cela déroger à ce droit pour en dispenser les armateurs. Son intention au contraire est, que la retenue des six den. pour livre, soit faite au profit des invalides de la Marine, comme ci-devant, en conformité de l'Arrêt du Conseil du 30 Août 1745 ci-dessus cité, & du Réglement du 2 Juin 1747 dont il sera parlé sur l'article suivant. Lettre de M. Machault, du 30 Juin 1756; c'est-à-dire, que ces six deniers pour livre doivent se prendre sur le produit net des prises, à la déduction seulement des frais de garde, de charge & de Justice; & c'est ce qui vient tout récemment d'être confirmé par l'Ordonnance du 15 Juin 1757, art. 13, par rapport au tiers dans les prises, accordé aux officiers & équipages des vaisseaux de Sa Majesté, sans préjudice de la retenue à faire tout de même de ces six deniers pour livre, sur les deux autres tiers revenans au Roi. Lettre de M. de Moras, du 16 Août 1757.

Les opérations concernant la retenue de ces six deniers pour livre au profit des invalides, ont fort varié depuis la suspension du dixieme de M. l'Amiral; & depuis qu'il a été réglé que ces six deniers pour livre ne seroient plus retenus que sur ce qui resteroit net du produit des prises, après tous les frais prélevés compris ceux d'armement, &c. excepté les prises faites par les vaisseaux du Roi.

Voici de quelle maniere il faut opérer aujourd'hui.

S'il s'agit de prises faites par les vaisseaux du Roi, l'opération est simple; parce qu'il n'y a alors à prélever sur le produit de chaque prise, que les frais de décharge, magasinage & de Justice, avec les droits des Fermes, si les adjudicataires des marchandises en ont été tenus quittes, ce qui n'arrive guere toutefois: après quoi les six den. pour livre de ce qui reste sont dus, tout y étant assujetti, aussi-bien les deux tiers qui reviennent au Roi, que le tiers attribué aux Officiers & à l'équipage. Au moyen de quoi n'y ayant point de distinction à faire, il est plus court de tirer les six deniers pour livre du total restant, que de les prendre séparément sur le tiers revenant à l'équipage & sur les deux tiers du Roi.

C'est aussi de cette maniere qu'on a toujours opéré dans l'Amirauté de la Rochelle; & cette méthode qui a été préférée, a été rendue uniforme dans toutes les Amirautés par Arrêt du Conseil du 23 Juin 1759, art. premier.

EXEMPLE.

Produit de la prise	40000 liv.
Déduire pour les frais de décharge & autres concernant la garde & les droits des marchandises	1200 liv.
Plus pour les frais de Justice.	400 liv.
	1600 liv.

Reſte	38400 liv.
Dont il revient pour les ſix den. pour liv. des invalides	960 liv.
Reſte net au Roi & à l'équipage	37440 liv.
Tiers pour l'équipage	12480 liv.
Deux tiers pour le Roi	24960 liv.

S'il eſt queſtion d'une priſe faite par un armateur en courſe, outre les frais ci-deſſus de décharge, &c. & de Juſtice qu'il faut d'abord prélever, il y a encore à déduire au profit de l'armateur contre les invalides, les frais d'armement & de relâche du corſaire, dans leſquels frais entre la commiſſion ou proviſion due à l'armateur, ſoit qu'il ait travaillé par lui-même, ſoit qu'il l'ait payée à un commiſſionnaire, parceque cela dérive du même principe; ſavoir que les ſix den. pour livre ne ſont dus aux invalides, que de ce qui reſte net tous frais déduits. Or la commiſſion fait partie des frais, & par conſéquent il faut en tenir compte à l'armateur. Et cela doit s'entendre auſſi-bien de la commiſſion pour le recouvrement du produit de la priſe; que de celle du compte d'armement & des frais de relâche.

Il eſt vrai qu'avant la ſuſpenſion du dixieme de M. l'Amiral il y avoit une diſtinction établie au ſujet de la commiſſion, ſuivant laquelle diſtinction on paſſoit la commiſſion pour l'armement & les relâches, tandis qu'on la refuſoit pour le recouvrement du produit des priſes: mais ce refus étoit fondé ſur ce que M. l'Amiral avoit ſon Receveur pour veiller à ſon intérêt dans les priſes, lequel Receveur, aſſiſtoit à toute la procédure, avoit des droits qui diminuoient d'autant le dixieme; & les invalides n'ont pas une pareille raiſon à oppoſer quoiqu'ils aient un Tréſorier, puiſqu'il n'aſſiſte à aucune des opérations des priſes. Ainſi il eſt juſte d'allouer à leur égard la commiſſion auſſi-bien pour le recouvrement des deniers de la priſe que pour le reſte.

D'un autre côté, dans la préſente guerre, les capitaines corſaires ſe ſont mis ſur le pied d'exiger des armateurs, des gratifications extraordinaires, n'étant pas ſatisfaits des 12 parts à eux attribuées dans les priſes par le Réglement du 25 Novembre 1693, outre le coffre du capitaine pris juſqu'à concurrence de 1500 livres, en conſéquence ils ont ſtipulé non ſeulement que l'armateur leur paieroit une certaine ſomme au cas qu'ils fuſſent pris; mais encore qu'ils auroient juſqu'à deux & demi pour cent des priſes qu'ils feroient, indépendamment des avantages à eux accordés par ledit Réglement du 25 Novembre 1693.

Sur quoi on a demandé, ſi cette gratification extraordinaire de deux & demi pour cent devoit leur être allouée, ou être déduite à l'armateur, au préjudice, ſoit des invalides, ſoit de l'équipage du corſaire.

Quant aux invalides, je n'ai jamais douté qu'ils ne duſſent ſouffrir cette déduction ſur la priſe, vis-à-vis de l'armateur, de même que des débourſés par lui faits. La raiſon eſt que les ſix deniers pour livre ne leur ſont plus dus, toujours eu égard à l'armateur, que ſur ce qui lui revient net de la priſe & ceci eſt certainement un objet qui diminue d'autant ſes deux tiers dans la priſe,

Cependant au fonds, la choſe eſt indifférente aux invalides puiſqu'ils n'y doi-

vent rien perdre, en ce que dans le même-temps qu'ils ſont obligés de ſouffrir que cette gratification extraordinaire du capitaine ſoit prélevée ſur la priſe, ils ſont fondés à en exiger les ſix deniers pour livre contre lui; ce qui eſt ſans difficulté, que l'on conſidere cette gratification, ſoit comme un ſupplément de gages pour le capitaine, ſoit comme une augmentation de ſa part dans la priſe. A leur égard ce n'eſt donc qu'une queſtion de nom.

Il n'en eſt pas de même des gens de l'équipage, & je penſe que cette convention qui a fait la condition de capitaine meilleure qu'elle ne doit être aux termes du Réglement de 1693, ne peut en aucune façon leur préjudicier; de maniere que ſans y avoir égard, chacun doit avoir ſa portion dans la priſe conformément audit Réglement, qui ne permet pas d'aggraver la condition des uns en faiſant un meilleur ſort aux autres. Que la convention ſoit valable, à la bonne heure; mais ce ne peut-être qu'entre l'armateur & le capitaine c'eſt-à-dire, qu'elle n'aura d'effet que ſur les deux tiers de l'armateur ſans aucune influence ſur le tiers attribué à tout l'équipage.

Ce même tiers ne doit pas non plus ſelon moi, ſouffrir aucune diminution à l'occaſion de la commiſſion prétendue par l'armateur pour le recouvrement du produit de la priſe. La raiſon eſt que l'équipage ne ſupporte aucuns frais d'armement ni de déſarmement, ni de relâche, & qu'il ne doit entrer que dans ceux de décharge & de Juſtice; en un mot que dans les dépenſes qui diminuent néceſſairement le produit de la priſe. Or la commiſſion au recouvrement du prix de la vente de la priſe, eſt un objet étranger aux frais qu'elle exige; le tiers en doit donc revenir à l'équipage franc & quitte de toute commiſſion; & cela eſt d'autant plus naturel que les deniers de la vente doivent être regardés comme dépoſés au Greffe, au moins pour le tiers qui en appartient à l'équipage, à l'effet qu'il puiſſe toucher ce tiers par les ſoins du Procureur du Roi, chargé par état de ſoutenir ſes droits, & qui le repréſente dans toutes les opérations des priſes. En un mot ſi l'armateur reçoit le tout, c'eſt à la charge de lui en rendre le tiers comme le tenant en dépôt; & ce tiers il doit le reſtituer ſans retenue d'aucun droit de commiſſion, parce qu'il ne convient pas qu'il gagne ſur lui. Je ne crois pas même qu'il y ait d'exception à faire pour le cas où l'armateur auroit payé la commiſſion entiere à un commiſſionnaire quoiqu'on puiſſe dire alors qu'il ne s'agit pas de le faire gagner, mais de l'exempter de perdre: La raiſon de décider eſt en effet la même. Si faiſant perſonnellement la recette il n'a pas de commiſſion à prétendre, il s'enſuit qu'il en doit garantir l'équipage s'il l'a fait faire par un tiers; j'avoue néanmoins qu'il y a des perſonnes qui inclinent à allouer la commiſſion à l'armateur contre l'équipage.

Il réſulte de tout ceci que les invalides étant obligés de ſouffrir ſur les priſes bien des objets de déduction dont les gens de l'équipage ſont exemps, les opérations à faire dans les liquidations des priſes faites par des corſaires, doivent néceſſairement varier ſuivant les circonſtances, & que dans tous les cas pour fixer les ſix den. pour livre, ou pour juger s'il en revient aux invalides ou non, il faut diſtinguer l'opération qui regarde l'armateur, de celle concernant l'équipage, pour éviter les erreurs & la confuſion; ce qui ne laiſſe pas d'être embarraſſant & d'exiger beaucoup d'attention.

Suppoſons une priſe dont le produit donne du bénéfice à l'armateur, toutes ſes miſes déduites. Voici alors la façon d'opérer.

Produit de la prise		80000 liv.
Déduire pour les frais de décharge, &c. commission comprise	2000 liv.	
Plus pour les frais de Justice	1000 liv.	
Plus pour les frais d'armement aussi commission comprise & 10000 liv. d'avance à l'équipage	30000 liv.	
Plus pour les frais de relâche & commission	1400 liv.	34400 l.
Reste net		45600 liv.

Si l'opération entre l'armateur & l'équipage ne devoit pas essentiellement différer, il n'y auroit pour régler les six deniers pour livre des invalides qu'à les tirer tout de suite de cette somme de 45600 livres, ce qui feroit pour eux une somme de 1140 l. sans déduction même de six deniers pour liv. déjà par eux ci-devant touchés pour les avances à l'équipage, attendu que ces mêmes avances leur sont ici portées en dépense, comme faisant partie des frais de l'armement : mais comme dans l'opération entre l'armateur & l'équipage, il n'y a de déduction à faire que pour raison des frais de décharge & de justice, & qu'il faut retrancher ceux d'armement & de relâche ; qui en augmentant le tiers de l'équipage, diminue par conséquent les deux tiers revenans net à l'armateur ; il convient, quoique au fonds les deux opérations donnent le même produit aux invalides, de remettre à tirer leurs six deniers pour livre après l'opération entre l'équipage & l'armateur, au lieu de prendre sur 30400 liv. faisant les deux tiers de ladite somme 45600 livres ; parce qu'en opérant de cette façon l'armateur seroit lésé, attendu que par l'événement de l'opération entre lui & l'équipage il ne retire pas net cette somme de 30400 livres, & qu'il ne doit payer les six den. pour livre que de ce qui lui reste net absolument.

Ainsi dans l'espece proposée, au lieu de dire de 45600 liv. il revient à l'armateur pour ses deux tiers 30400 liv. dont les six deniers pour livre s'élevent à 760 liv. que l'armateur paiera au Trésorier des invalides, il faut passer tout de suite à l'opération entre l'armateur & l'équipage, & dire

Sur le produit de la prise qui est de 80000 liv. ci		80000 liv.
Déduisant 2000 liv. pour les frais de décharge, sauf la distraction encore de la commission, ci	2000 liv.	
Plus pour les frais de justice, comme ci-dessus,	1000 liv.	3000 l.
Reste la somme de		77000 liv.
Tiers pour l'équipage 25666 liv. 13 s. 4 d. mais comme il a reçu 10000 liv. pour avances dont il doit faire raison à l'armateur, & dont le Trésorier des invalides a reçu les six den. pour liv. il ne lui reste plus du net que 15666 l. 13 s. 4 d. ci		15666 liv. 13 s. 4 d.
Dont les six den. pour liv. au profit des invalides reviennent à 391 liv. 13 s. 4 d. ci		391 liv. 13 s. 4. d.

Les deux tiers de l'armateur dans ladite somme de 77000 liv. vont à 51333 liv. 6 s. 8 d. sur quoi il convient de lui déduire ses frais d'armement & de relâche comme ci-dessus. Mais dans les frais d'armement, la somme de 10000 liv. pour avances

à l'équipage étant comprise, laquelle somme il a déduite ou précomptée audit équipage, il s'ensuit qu'il faut en faire la distraction sur ses frais d'armement & de relâche, & par conséquent ne lui allouer ici en déduction que le surplus montant à 21400 l. ci	21400 liv.
Au moyen de quoi il ne lui revient net de ses deux tiers que 29933 liv. 6 s. 8 d. ci	29933 liv. 6 s. 8 d.
Ainsi il ne doit les 6 den. pour liv. que de cette derniere somme, lesquels six deniers pour livre produisent 748 liv. 6 s. 8 d. ci	748 liv. 6 s. 8 d.

A cette somme joignant celle de 391 liv. 13 s. 4. d. que doit l'équipage pour les six deniers pour livre de son tiers net, on voit que part rapport aux invalides, l'opération est la même que si on leur eût d'abord attribué les six den. pour livre de la somme de 45600 livres, à paier un tiers par l'équipage & les deux autres tiers par l'armateur, puisque ces deux sommes font juste celle de 1140 livres à quoi reviennent les six den. pour livre de ladite somme de 45600 livres. Mais il y a une différence entre l'armateur & l'équipage: à la vérité elle va à peu de chose ici; mais elle seroit toute autre si les frais de l'armement étoient plus considérables.

En effet que les frais de l'armement soient de 40000 livres au lieu de 30000 livres seulement, alors il ne restera de la prise en bénéfice que 35600 liv. & par conséquent les invalides n'auront que 890 liv. pour leurs six deniers pour liv.

De cette somme l'équipage en paiera bien tout de même 391 livres 13 sols 4 den. parce qu'il retirera aussi tout de même 15666 liv. 13 s. 4 den. pour son tiers net; mais l'armateur n'en paiera que 498 liv. 6 s. 8 den. au lieu de 748 liv. 6 s. 8 d. parce qu'au lieu de 29933 liv. 6 sols 8 deniers il ne retirera net, dans cette nouvelle supposition que 19933 liv. 6 s. 8 d. pour ses deux tiers.

Du reste il est égal pour les invalides qu'ils prennent leur six den. pour l. sur les 25666 liv. 13 s. 4 d. revenans à l'équipage, à la charge de déduire les six d. pour l. qu'ils ont reçu des avances à lui faites, ou qu'ils ne les aient que des 25666 liv. 13 s. 4 d. restantes, compensation faite avec l'armateur de ces mêmes avances montant à 10000 livres, puisque tout cela revient au même. Mais encore une fois entre l'armateur & l'équipage il est essentiel de distinguer les opérations.

La preuve que les six deniers pour livre des invalides sont toujours les mêmes, eu égard au produit liquide de la prise, de quelque maniere que l'opération se fasse; c'est que dans notre seconde supposition, en cumulant les deux sommes ci-dessus de 391 l. 12 s. 4 d. que doit payer l'équipage, & celle de 498 liv. 6 s. 8 d. que doit l'armateur, cela fera tout juste la premiere somme de 890 liv. à quoi reviennent les six d. pour l. de la somme totale de 35600 liv. supposée restante net du produit de la prise. Il en sera toujours de même au reste, de toute opération bien faite.

Si l'armateur a promis au capitaine une gratification de 2, 2 & demi ou 3 pour cent ou toute autre sur le produit de la prise; l'opération ne changera pas pour cela, & l'armateur n'en paiera pas moins les six den. pour liv. aux invalides comme ci-dessus; sauf à lui retenir au capitaine les six deniers pour livre de cette gratification, comme les ayant payés à son acquit.

Dans notre hypothese, la course est supposée toujours existante; ainsi pour juger du reste, il faut attendre la fin de la course & quel sera le sort du navire

corſaire. Si ſans faire d'autre priſe, il eſt pris lui-même, il n'eſt plus queſtion d'autre choſe. Mais s'il retourne à la fin de ſa courſe avec une nouvelle priſe ou ſans priſe, il s'agira alors de faire l'évaluation du corſaire & dépendances, dans l'état où tout ſe trouvera pour en attribuer les ſix deniers pour livre aux invalides auſſi-bien que de la nouvelle priſe, attendu que les frais de la miſe hors du corſaire leur ont été portées en compte; & comme ce la donneroit lieu à un double procès-verbal de liquidation, il vaut mieux différer la liquidation générale de toutes les priſes faites par un corſaire, juſqu'à la fin de la courſe.

On conçoit que ſi le produit des priſes faites par un corſaire, eſt au-deſſous des dépenſes de l'armateur, les invalides n'ont pas de ſix deniers pour livre à prétendre contre lui: mais ils peuvent en avoir à exercer contre l'équipage; & cela arrivera toutes les fois que ſa part dans les priſes excédera les avances qui lui auront été faites, Hors delà, il ne leur ſera rien dû n'étant pas naturel, qu'ils prennent les ſix den. pour liv. deux fois ſur le même objet.

Au ſurplus quoique la courſe ſoit tout-à-fait infructueuſe; il n'y a point de leur part de reſtitution à faire de ſix deniers pour livre qu'ils ont reçu des avances faites à l'équipage, parce que quoiqu'il arrive, ces avances ſont toujours acquiſes à l'équipage; de maniere que la courſe étant abſolument malheureuſe, c'eſt une perte de plus qui tombe ſur l'armateur, qui ne peut jamais répéter ces avances contre aucun de l'équipage ſi ce n'eſt en cas de déſertion; mais ſeulement en faire l'imputation ſur le tiers de ce même équipage dans les priſes.

Cependant par rapport aux ſix deniers pour livre des invalides, il peut ſe faire que tel de l'équipage aura reçu pour ſes avances au delà de ſa part dans la priſe, & que tel autre aura reçu moins, tandis que le total des avances, dont les ſix deniers pour liv. auront été payés abſorbera le tiers revenant à l'équipage en général. Alors indépendamment de l'opération ci-deſſus, qui ne doit pas changer par cette circonſtance, il s'agira de faire un relevé des parts de ceux de l'équipage qui auront moins reçu en avances, à l'effet de leur faire payer les ſix deniers pour livre, de ce qu'ils retireront de la priſe au delà de leurs avances.

Il convient d'obſerver que ſous prétexte, qu'il faut déduire de la part des invalides, ſur les ſix deniers pour livre de la priſe, ceux qu'ils ont reçus pour raiſon des avances faites à l'équipage, dans les armemens en courſe faits par les particuliers, il ne s'agit du tout point d'opérer de même en fait de priſe faite par les vaiſſeaux du Roi. La raiſon de différence eſt que le Roi ne donne point d'avances aux gens de l'équipage à valoir ſur les priſes qu'ils feront; mais que ce ſont des gages ſimplement qu'il leur paie, leſquels gages courent tout le temps du voyage, qu'il ſe faſſe quelque priſe ou non: & s'il leur fait compter deux mois d'avance à leur embarquement, ce n'eſt pas encore une fois à valoir ſur la courſe, comme on en uſe à préſent ſur les navires armés par les particuliers, ce ſont ſeulement deux mois qu'ils reçoivent d'avances ſur leurs gages, ce qui fait une différence abſolument déciſive. Ainſi dans les liquidations des priſes faites par les vaiſſeaux du Roi, il n'eſt nullement queſtion des ſix deniers pour livre des deux mois de gages payés aux gens de l'équipage; c'eſt-à-dire; qu'il ne s'agit point d'en faire la déduction ſur ceux de leurs parts dans les priſes. Et il en ſeroit de même des liquidations des priſes faites par les corſaires; s'il n'étoit pas paſſé en uſage, de ne plus donner de gages aux gens de l'équipage: mais ſeulement des avances ſur leurs parts des priſes à faire.

J'ai

J'ai observé que lorsque le produit des prises faites par un corsaire est au-dessous des dépenses de l'armateur, cet armateur n'a pas alors à payer de son chef les six deniers pour livre aux invalides; mais que ceux-ci pourront en prétendre contre l'équipage ; ce qui arrivera toutes les fois que sa part dans la prise surpassera les avances qu'il aura reçues ; auquel cas il faudra qu'ils lui tiennent compte des six den. pour liv. qu'ils auront reçus de ces mêmes avances.

Cette hypothese se rencontrera si, en retenant l'exemple ci-dessus, la mise hors du corsaire est de 78000 liv. au lieu de 30000 liv. Alors on dira dans l'opération de la liquidation, que comme l'armateur est en perte, au lieu d'avoir du bénéfice, les invalides n'ont rien à prétendre contre lui, sauf à lui faire compter dans la suite de la valeur du corsaire & dépendances à son retour à la fin de la course; réserve dont on se dispensera néanmoins, s'il y a nouvelle qu'il a été pris ou coulé à fond.

Après quoi on passera à la liquidation entre l'armateur & l'équipage, laquelle sera la même que ci-dessus ; c'est-à-dire, que y ayant 77000 liv. à partager entr'eux, on attribuera à l'équipage 25666 liv. 13 s. 4 d. pour son tiers : sur quoi on déduira au profit de l'armateur les 10000 liv. par lui payées à ce même équipage pour avances ; au moyen de quoi il ne reste net à l'équipage que la somme de 15666 liv. 13 s. 4 den. de laquelle somme on tirera les six deniers pour liv. en faveur des invalides, dont ils se devront contenter, attendu que s'ils vouloient les prendre des 25666 liv. 13 sols 4 den. il faudroit alors qu'ils tinssent compte des six deniers pour livre des avances, ce qui reviendroit au même, comme il a déjà été observé.

Toutefois s'il se trouve que quelques-uns de l'équipage aient moins reçu en avances que ce qui leur revient pour leurs parts de la prise, rien n'empêchera alors que les six deniers pour livre ne soient exigibles pour raison de ce que chacun d'eux aura à toucher au-delà de ses avances.

Au reste, les opérations relatives à la retenue des six deniers pour liv. ne se font que dans les liquidations générales où il est question du compte de toutes les dépenses de l'armateur ; & ces liquidations ne doivent se faire qu'au Siege de l'Amirauté du lieu où l'armement a été fait, ou au Siege dans le ressort duquel l'armateur est domicilié, suivant la nouvelle décision portée à ce sujet.

Si les prises sont conduites en d'autres ports, on y fait simplement des liquidations particulieres & provisionnelles, dans lesquelles on ne doit régler que le produit de la prise, déduction faite des frais de décharge & de justice. Ensuite on renvoie à la liquidation générale à faire où il convient. Voyez à ce sujet l'article suivant.

La liquidation d'une rançon est sujette aux mêmes regles & n'a rien de particulier.

En cas de prise faite par un vaisseau armé en guerre & marchandises tout ensemble, il ne s'agit point de passer en compte à l'armateur la valeur de son navire & tous les frais de la mise hors, comme dans un armement uniquement fait pour la course ; mais il est juste de lui allouer ce qu'il aura dépensé de plus qu'il n'auroit fait, s'il eût équipé simplement son navire en marchandises, à l'effet de régler les six deniers pour livre des invalides.

Pour revenir maintenant à notre article, il reste à observer au sujet du reste du produit de la prise dont il ordonne le partage entre les intéressés, conformé-

ment aux conditions de leur ſociété, que cela regarde indiſtinctement les intéreſſés dans l'entrepriſe de l'armement & les gens de l'équipage du corſaire, à l'effet que les uns & les autres ſoient tenus, ou collectivement ou diſtributivement, d'exécuter les conventions arrêtées entr'eux au ſujet du partage de profit des priſes; pourvu néanmoins que ces conventions ſoient juſtifiées par un écrit en forme, la preuve teſtimoniale n'étant pas admiſſible en pareil cas.

EDIT DU ROI,

Concernant le dixieme de l'Amiral de France, ſur les priſes & conquêtes faites en mer.

Donné à Verſailles au mois d'Août 1743.

Regiſtré au Parlement de Paris le 26 du même mois.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous préſens & à venir, Salut. Dans les différens objets qui occupent les ſoins & l'attention que nous donnons continuellement à tout ce qui peut contribuer au progrès du commerce & de la navigation de nos ſujets, nous avons remarqué que les armemens particuliers qu'ils font en temps de guerre, méritent une protection particuliere: & quoique nous perſévérions dans le deſſein où nous avons toujours été, d'éviter, autant qu'il nous ſera poſſible, les occaſions de faire uſage des ces ſortes d'armemens, il nous a paru convenable de prendre dès à préſent des meſures pour exciter nos ſujets à les multiplier dans les cas où nous ſerons obligés de les autoriſer. Nous nous propoſons à cet effet de faire examiner les Ordonnances, Arrêts & Réglemens qui ont été rendus juſqu'à préſent ſur cette matiere, afin de ſimplifier les procédures, d'en diminuer les frais, & de mettre ceux de nos ſujets qui feront de pareils armemens, en état de profiter le plus promptement que faire ſe pourra, du fruit des dépenſes qu'ils feront & des riſques auxquels ils s'expoſeront. Mais notre très-cher & très-amé couſin le Duc de Penthievre, Amiral de France, inſtruit de nos vues à cet égart, & voulant y concourir, nous auroit répréſenté qu'un des meilleurs moyens d'exciter les armateurs, pourroit être de réduire le droit de dixieme attribué à la charge d'Amiral ſur les priſes faites à la mer: & pour nous donner une nouvelle preuve de ſon attachement à notre ſervice & de ſon zele pour le bien de l'Etat, il nous auroit offert de ſe contenter à l'avenir de percevoir ſon dixieme ſur le bénéfice net de ces priſes, au lieu de le prendre ſur leur produit total & ſans autre déduction que des frais du déchargement & de la garde des vaiſſeaux & marchandiſes, ainſi qu'il lui eſt attribué par les divers Réglemens, notamment par les articles XXXI & XXXII du titre 9 de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, & que ſes prédéceſſeurs en ont joui. Nous avons lieu de croire en effet qu'un ſemblable arrangement doit procurer l'avantage qui a porté notredit couſin à nous le propoſer, puiſqu'il remplira l'objet des repréſentations que nous ſavons que les armateurs ont faites en différens temps. Et après nous être fait repréſenter, en notre Conſeil, l'Edit du mois de Novembre 1669, portant ſuppreſſion de la charge de Grand-Maître, Chef & Surintendant de la navigation & commerce de France, & rétabliſſement de celle d'Amiral, le Réglement fait le 12 du même mois de Novembre, ſur les pouvoirs, fonctions, autorités & droits de ladite charge d'Amiral, les articles 31 & 32 du titre 9 de ladite Ordonnance de 1681, enſemble les Réglemens & Arrêts rendus en conſéquence, nous avons réſolu d'expliquer nos intentions ſur ce ſujet. A ces cauſes & autres à ce nous mouvant, de l'avis de notre Conſeil, & de notre certaine ſcience pleine puiſſance & autorité royale, nous avons, par le préſent Edit perpétuel & irrévocable, dit, ſtatué & ordonné, diſons, ſtatuons & ordonnons, voulons & nous plait ce qui ſuit.

ARTICLE PREMIER.

Nous maintenons, gardons, &c, en tant que de besoin, confirmons notre très-cher & très-amé cousin le Duc de Penthievre & ses successeurs en la charge d'Amiral de France, dans la possession & jouissance du droit attribué à ladite charge, du dixieme sur les prises & conquêtes faites à la mer.

II. Ordonnons néanmoins, en agréant, acceptant & approuvant l'offre de notredit cousin, que ledit droit ne pourra être pris à l'avenir, ni par lui ni par ses successeurs en ladite charge, que sur le bénéfice net revenant aux armateurs

III. Voulons à cet effet qu'avant le partage des prises il soit prélevé la somme à laquelle se trouveront monter, non seulement les frais du déchargement & de la garde des vaisseaux & marchandises, mais encore les frais de justice, & généralement toutes les dépenses de l'armement; & qu'après la distraction ci-dessus, le dixieme des prises soit délivré à l'Amiral sur le restant, lequel sera ensuite partagé aux équipages & aux intéressés, conformément aux conditions de leur société.

IV. N'entendons que, sous prétexte que l'Amiral ne pourra prendre son dixieme que déduction faite de toutes les dépenses concernant lesdits armemens & sur le bénéfice net des prises, il puisse être tenu de contribuer auxdites dépenses lorsque le produit des prises ne se trouvera pas suffisant pour y satisfaise, ni dans aucun autre cas.

V. N'entendons pareillement que dans la liquidation des prises qui seront faites par nos vaisseaux & galeres armés pour notte compte, toutes les dépenses soient prélevées avant le dixieme de l'Amiral; & voulons que ledit dixieme lui soit délivré sur ce qui restera du produit *desdites prises*, *déduction* faite seulement des frais de déchargement, de garde & de justice, y compris ceux de la vente & le dixieme des équipages, lequel sera également prélevé avant celui de l'Amiral. Si donnons en mandement à nos amés & féaux les gens tenans notre Cour de Parlement à Paris, que notre présent Edit ils ayent à faire lire, publier & registrer, & le contenu en icelui garder & observer selon sa forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts & Réglemens, & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par le présent Edit: car tel est notre plaisir. Et afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, nous y avons fait mettre notre scel. Donné à Versailles au mois d'Août mil sept cent quarante-trois, & de notre regne le vingt-huitieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, Par le Roi, PHELYPEAUX. *Visa*, DAGUESSEAU. Et scellé du grand sceau de cire verte.

Registré, oui ce requérant le Procureur Général du Roi, pour être exécuté selon sa forme & teneur, sans approbation des Réglemens autres que ceux portés par les Ordonnances, Edits, Déclarations & Lettres-Patentes enrégistrés à la Cour, ni d'autres Arrêts que ceux de ladite Cour & copies collationnées envoyées dans les Bailliages & Sénéchaussées du ressort, pour y être lu publié & registré, Enjoint aux Substituts du Procureur Général du Roi, d'y tenir la main & d'en certifier la Cour dans le mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le vingt-six Août mil sept cent quarente-trois.

Signé, YSABEAU

DECLARATION DU ROI,

Portant la suspension du dixieme de l'Amiral sur les prises faites en mer, & autres encouragemens pour la course.

Donnée à Versailles le 5 Mars 1748.

Registrée en Parlement.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre A tous ceux qui ces présentes lettres verront, Salut. Par notre Edit donné à Versaille au mois d'Août 1743, Nous aurions, sur la proposition de notre très-cher & très-amé cousin le Duc de Penthievre, Amiral de France, ordonné que le droit de dixieme attribué à la charge d'Amiral sur les prises faites à

la mer, ne pourroit être perçu à l'avenir pour les prises qui seroient faites par des corsaires particuliers, que sur le bénéfice net revenant aux armateurs, déduction faite de toutes les dépenses généralement quelconques ; & nous aurions réglé en même temps, par rapport aux prises faites par nos vaisseaux & nos galeres, armés pour notre compte, que le dixieme de l'Amiral seroit perçu déduction faite seulement des frais de déchargement, de garde & de justice, y compris ceux de la vente & le dixieme de l'équipage, lequel seroit également prélevé avant celui de l'Amiral. Nous nous étions déterminés d'autant plus volontiers à ordonner cette réduction dans la perception de ce droit, qu'elle remplissoit l'objet des représentations que nous savions que les armateurs avoient faites en différens temps : mais l'expérience de la présente guerre nous ayant fait connoître qu'elle ne remplit pas entiérement celui de la protection par ticuliere que nous avons toujours entendu donner aux armemens en course, nous avons résolu de faire de nouveaux arrangemens pour les favoriser encore plus efficacement. C'est dans cette vue que nous avons accepté l'offre que notre très-cher & très-amé cousin le Duc de Penthievre, toujours prêt à nous donner de nouvelles preuves de son zele pour le bien de l'Etat, nous a encore faite de suspendre la perception du dixieme sur les prises qui pourroient être faites dans le cours de cette guerre : c'est dans la même vue qu'en assurant de nouveaux avantages aux armateurs, nous voulons régler des récompenses particulieres pour les capitaines & les équipages des vaisseaux corsaires. Et comme il est juste en même temps que nous donnions aux Officiers & équipages de nos vaisseaux armés pour notre compte, des marques publiques de la satisfaction que nous ressentons du zele & de la valeur qu'ils font paroître en toute occasion, nous nous sommes proposés de faire aussi un Réglement nouveau par rapport aux prises qu'ils pourront faire. A CES CAUSES & autres à ce nous mouvant, de l'avis de notre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces présentes, signées de notre main, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plait ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

La perception du droit du dixieme attribué à la charge d'Amiral de France, sera & demeurera suspendue durant la présente guerre : & toutes les prises & conquêtes qui pourront être faites à la mer dans le cours d'icelle, à compter du jour de l'enrégistrement des présentes seront totalement exemptes dudit droit, suivant l'offre à nous faite par notredit cousin, laquelle nous avons acceptée, agréée & approuvée : dérogeons à cet effet par ces présentes à notredit Edit du mois d'Août 1743, & nous réservons cependant de pourvoir au dédommagément que nous jugerons être dû à notredit cousin pour raison de ladite suspension.

II. Dans deux mois, pour toute préfixion & délai, il sera, par des Commissaires de notre Conseil que nous nommerons à cet effet, procédé à l'examen des Ordonnances, Arrêts & Réglemens rendus jusqu'à présent concernant les procédures des Amirautés pour l'instruction des prises ; pour, sur le compte qui nous en sera rendu, être pourvu par nous à un Réglement général sur tout ce qui a rapport auxdites procédures.

III. Outre le produit des prises qui seront faites par les bâtimens armés en course par nos sujets, & desquelles le partage se fera en entier sans perception du dixieme de l'Amiral, voulons qu'il soit payé des deniers de notre trésor royal, les gratifications suivantes, pour raison desdites prises : savoir, la somme de 100 liv. pour chaque canon des calibres de 4 livres de balles & au-dessus jusqu'à douze, des navires pris ; celle de 150 liv. pour chaque canon de 12 livres & au-dessus ; & celle de 30 liv. par tête de prisonniers ; & lorsqu'il y aura eu combat, ladite gratification sera accordée pour le nombre d'hommes effectifs qui se seront trouvés sur les prises au commencement de l'action.

IV. Lesdites gratifications seront payées par le Garde de notre trésor royal en exercice, suivant les Ordonnances que nous ferons expédier à cet effet sur l'extrait du procès-verbal d'inventaire de la prise, pour constater le nombre & le calibre des canons, & sur le certificat de nos officiers dans les ports auxquels les prisonniers auront été remis, ainsi que sur les autres pieces qui seront jugées nécessaires pour constater le nombre d'hommes effectifs qui se trouvoient dans la prise au commencement du combat.

V. Lesdites gratifications appartiendront en entier aux capitaines, officiers & équipages des navires preneurs, pour être partagées entr'eux suivant le Réglement qui sera arrêté à cet effet dans notre Conseil. Voulons que le paiement en soit fait au capitaine, ou autre ayant charge de lui, & que pour preuve honorable de sa conduite, il lui soit délivré par le Garde du trésor royal, une ampliation de sa quittance, au bas de la copie de notre Ordonnance ; nous réser-

vant au surplus de donner auxdits capitaines & officiers, d'autres récompenses particulieres, suivant la force des vaisseaux de guerre & corsaires ennemis dont ils se seront emparés & selon les autres circonstances des combats qu'ils auront soutenus.

VI. Déclarons que toutes les frégates ou vaisseaux de vingt-quatre pieces de canon & au-dessus, qui seront armés pour la premiere fois du jour de la publication des présentes, & qui se trouveront en bon état de service lors de la cessation de la course, soit par un traité de paix, soit par une suspension d'armes avec nos ennemis, demeureront pour notre compte, & que le prix en sera payé des deniers de notre trésor royal, aux propriétaires, sur le pied de l'estimation qui en sera faite en la maniere accoutumée. Et à l'effet de distinguer les bâtimens neufs qui seront armés après la publication des présentes les armateurs seront tenus d'en faire mention dans leurs déclarations au greffe de l'Amirauté, & d'y joindre un certificat en forme du maître constructeur, & pareille mention sera faite dans les commissions en guerre qui leur seront délivrées. Voulons néanmoins & entendons que les propriétaires des vaisseaux & frégates qui seront dans le cas du présent article, ayent la liberté de les garder, si bon leur semble, pour leur compte; ce qu'ils seront tenus d'opter avant qu'il soit procédé à ladite estimation.

VII. A l'égard des prises qui seront faites par nos vaisseaux & galeres armés pour notre compte durant la présente guerre, nous voulons qu'il appartienne aux officiers & épuipages de nosdits vaisseaux & galeres, un tiers dans le produit net des prises des navires marchands, au lieu d'un dixieme qui leur a été ci-devant attribué, & qu'en outre il leur soit payé des deniers de notre trésor royal, pour raison de toutes les prises qu'ils feront, des gratifications semblables à celles que nous avons réglées par l'art. 3 des présentes, pour les corsaires particulieres; nous réservant de leur accorder aussi des récompenses particulieres, suivant leurs grades, la force des vaisseaux de guerre & corsaires ennemis dont ils se seront emparés, & les autres circonstances des combats qu'ils auront soutenus; & le partage, tant du tiers desdites prises des navires marchands que desdites gratifications, se fera entre nosdits officiers & équipages, conformément au Réglement qui à cet effet sera par nous arrêté.

VIII. Les corsaires particuliers qui sortiront de nos ports avec nos vaisseaux, ou qui les joindront à la mer, auront part, tant dans le produit des prises qui seront faites durant lesdites jonctions, que dans les gratifications ci-dessus ordonnées, par proportion & relativement au nombre de canons desdits vaisseaux & corsaires, sans avoir égard à la différence de calibre desdits canons, à la grandeur des bâtimens, ni à la force de leurs équipages.

IX. Les dispositions du titre des prises de l'Ordonnance de 1681, seront exécutées selon leur forme & teneur; & enjoignons expressément, tant aux officiers commandans nos vaisseaux, qu'aux corsaires particuliers, d'y tenir la main, & de s'y conformer: voulons que dans le cas de soupçon de pillage, divertissement d'effets, déprédation & autres malversations, il soit procédé par les Officiers de l'Amirauté, & à la Requête de nos Procureurs, par voie de dépositions ou interrogatoires des équipages, récollemens & confrontations, contre ceux qui seront coupables desdits pillages, divertissement d'effets, déprédations ou autres malversations; pour être lesdites procédures, ensemble les conclusions de nos Procureurs, envoyées au Secretaire général de la Marine, & être par l'Amiral, avec les Commissaires du Conseil des prises, procédé au Jugement de la validité des prises, & en même temps de la peine que mériteront les accusés, en exécution de l'article 20 dudit titre de l'Ordonnance de 1681. Lorsque l'Amiral & lesdits Commissaires estimeront que la restitution des choses pillées, & la peine du quadruple, ordonnées par ledit article, seront suffisantes, ils pourront prononcer l'une & l'autre sans qu'il soit besoin de nouvelles conclusions, ni d'un nouvel interrogatoire de l'accusé, & le condamner encore aux dommages, intérêts envers la partie, s'il y échoit; ensorte qu'après le Jugement ainsi rendu par l'Amiral, l'accusé ne puisse plus être poursuivi criminellement pour le même fait: & dans le cas où l'Amiral & lesdits Commissaires estimeront qu'il y aura lieu de prononcer peine afflictive, il renverront le procès aux Officiers de l'Amirauté, pour juger les coupables, & les condamner à la punition corporelle qu'ils mériteront suivant la qualité du délit & de la contravention aux Ordonnances, à la restitution des effets, à la peine du quadruple, & aux dommages-intérêts de la partie, sans que l'Amiral puisse dans ces cas y statuer, mais seulement juger de la validité de la prise. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces présentes ils ayent à faire lire, publier & regiftrer, & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts & Réglemens & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par les présen-

tes; car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donné à Versailles le cinquieme jour de Mars mil sept cent quarante-huit, & de notre regne le trente-troisieme. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, Par le Roi, PHELYPEAUX.

Registrée, oui, & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutée selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Bailliages & Sénéchaussées du ressort; pour y être lue, publiée & registrée. Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans le mois, aux charges, clauses & conditions portées par l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le 30 Mars 1748.

Signé, *YSABEAU*,

DECLARATION DU ROI,

Portant la suspension du dixieme de l'Amiral de France, & autres encouragemens pour la course.

Donnée à Versailles le 15 Mai 1756.

Et enregistrée au Parlement de Paris le 20 du même mois.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre, à tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Parmi les divers objets dont nous sommes obligés de nous occuper dans les conjonctures présentes, nous avons crû devoir donner une attention particuliere aux armemens de mer, qui se font pour la course sur les ennemis de l'Etat; & il nous a paru convenable de faire de nouveaux arrangemens, tant pour exciter nos sujets à multiplier ces sortes d'armemens, dans le cas où nous jugerons nécessaire de les autoriser, que pour assurer dès à présent aux officiers & équipages de nos vaisseaux armés pour notre compte, des marques publiques de la satisfaction que nous sommes en droit d'attendre de leur zele & de leur valeur dans toutes les occasions. C'est dans cette vue que nous nous proposons de faire examiner les Ordonnances, Arrêts & Réglemens rendus jusqu'à présent, concernant les procédures des Amirautés, pour l'instruction des prises faites à la mer, afin de simplifier par un nouveau Réglemenr ces procédures, d'en diminuer les frais, & de procurer à tous les intéressés aux armemens les moyens de profiter le plus promptement que faire se pourra, du fruit des dépenses qu'ils feront & des risques auxquels ils s'exposeront; & c'est aussi dans la même vue qu'après nous être fait représenter notre Déclaration du 5 Mars 1748, par laquelle nous aurions ordonné la suspension du dixieme de l'Amiral de France sur les prises, durant la guerre qui subsistoit alors, avec d'autres encouragemens paur la course, nous nous sommes déterminés à en renouveller les principales dispositions, à en ajouter de nouvelles, & à faire connoître plus particulierement la résolution où nous sommes de protéger la course, & de la favoriser par toutes sortes de moyens. A ces causes, & autres à ce nous mouvant, de l'avis de notre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces présentes signées de notre main, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plait ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

En conséquence de l'offre qui nous a été faite par notre très-cher & très-amé cousin le Duc de Penthievre, Amiral de France, & que nous avons agréée, acceptée & approuvée, de suspendre de nouveau le droit de dixieme attribué à la charge d'Amiral, sur les prises & conquêtes faites à la mer; voulons & ordonnons que jusqu'à ce qu'il en ait été par nous autrement ordonné, la perception dudit droit soit & demeure suspendue, & que les prises & conquêtes qui seront faites à la mer en soient totalement exemptées; dérogeons à cet effet, par ces présentes, à notre Edit du mois d'Août 1743, & à tous autres Edits, Déclarations, Ordonnances & Réglemens à ce contraires, nous réservant cependant de pourvoir au dédommagement que nous jugerons être dû à notredit cousin, pour raison de ladite suspension.

II. Outre le produit des prises qui seront faites par les bâtimens armés en course par nos su-

jets, & desquelles le partage se fera en entier, sans perception du dixieme de l'Amiral; voulons qu'il soit payé des deniers du trésor royal les gratifications suivantes pour raison desdites prises : savoir, la somme de 100 liv. pour chaque canon de calibres de quatre livres & au-dessus jusqu'à douze livres, des navires qui seront pris chargés en marchandises; celle de 150 liv. pour chaque canon desdits calibres des navires particuliers armés en course, & celle de 200 liv. pour chaque canon des mêmes calibres des vaisseaux & frégates de guerre; & celle de 150 liv. pour chaque canon de douze livres & au-dessus, des navires chargés en marchandises; de 225 liv. pour chaque canon desdits calibres de corsaires particuliers, & de 300 liv. pour chacun de ceux des vaisseaux & frégates de guerre; celle de 30 liv. pour chaque prisonnier des navires marchands qui seront pris; de 40 liv. pour chacun des prisonniers des corsaires particuliers, & de 50 liv. par tête de ceux des frégates de guerre; & lorsqu'il y aura combat, lesdites gratifications seront accordées pour le nombre d'hommes effectifs qui se seront trouvés sur les prises au commencement de l'action; voulons même qu'elles soient augmentées d'un quart en sus, tant pour les vaisseaux & frégates de guerre, que pour les corsaires particuliers qui auront été enlevés à l'abordage.

III. Lesdites gratifications seront payées par le Garde de notre trésor royal en exercice, suivant les ordres que nous ferons expédier à cet effet sur l'extrait du procès-verbal d'inventaire de la prise, pour constater le nombre & le calibre des canons, & sur les certificats de nos officiers dans les ports auxquels les prisonniers auront été remis, ainsi que sur les autres pieces qui seront jugées nécessaires pour constater le nombre d'hommes effectifs qui se trouvoient dans la prise au commencement du combat.

IV. Lesdites gratifications appartiendront en entier aux capitaines, officiers & équipages des navires preneurs, pour être partagées entr'eux proportionnément aux quotités respectives revenantes aux capitaines, officiers & équipages dans le produit des prises, suivant les conditions faites par l'acte d'engagement : voulons que le paiement en soit fait au capitaine, ou autre ayant charge de lui; & que pour preuve honorable de sa conduite, il lui soit délivré par le Garde de notre trésor royal une ampliation de la quittance au bas de copie de notre Ordonnance; nous réservant au surplus de donner en outre auxdits capitaines & officiers, d'autres récompenses particulieres, même des emplois dans notre service de la Marine, suivant la force des vaisseaux de guerre & corsaires ennemis dont ils se seront emparés, & selon les autres circonstances des combats qu'ils auront soutenus.

V. Déclarons que nous prendrons pour notre compte les vaisseaux ou frégates de vingt-quatre canons & au-dessus qui auront été construits pour la course, soit sur le pied des factures, s'ils n'y avoient pas été employé, soit sur le pied de l'estimation s'ils y ont été employés, lorsque ladite course cessera d'être autorisée. Déclarons pareillement que nous prendrons pour notre Marine les vaisseaux & frégates de vingt-quatre canons & au-dessus, qui seront pris par les corsaires particuliers, & qui se trouveront en état de servir, suivant l'estimation qui en sera également faite; & le prix de tous lesdits vaisseaux & frégates sera payé des deniers de notre trésor royal, aussi-tôt après que la livraison en aura été faite aux officiers qui seront par nous commis pour les recevoir. Le tout néanmoins si mieux n'aiment les propriétaires les garder pour leur compte, ou en faire faire la vente comme des autres effets de prises.

VI. Déclarons aussi que notre intention est de donner des marques particulieres & honorables de notre satisfaction aux armateurs qui se distingueront par des armemens & entreprises considérables. Voulons même que pour indemniser les intéressés auxdits armemens, des dommages que les vaisseaux corsaires auront pu souffrir dans les combats où ils se seront rendus maîtres de quelques vaisseaux ou frégates de guerre, il leur soit payé des deniers de notre trésor royal, sur la représentation des pieces mentionnées en l'article 3 des présentes, les sommes ci-après : savoir, 100 liv. pour chaque canon du calibre de quatre livres & au-dessus jusqu'à douze livres, & 200 liv. par chaque canon du calibre de douze livres & au-dessus, des vaisseaux qui auront été pris dans lesdits combats, & en outre 20 liv. par chaque homme effectif qui se sera trouvé au commencement du combat sur lesdits vaisseaux pris.

VII. A l'égard des prises qui seront faites par nos vaisseaux armés pour notre compte, nous voulons qu'il appartienne aux officiers & équipages desdits vaisseaux le tiers dans le produit net des prises des vaisseaux marchands, sauf à leur donner une plus grande part suivant les circonstances; & qu'en outre il leur soit payé des deniers de notre trésor royal, pour raison de toutes les prises qu'ils feront, des gratifications semblables à celles que nous avons réglées par l'article 3 des présentes, en faveur des corsaires particuliers, à l'exception néanmoins des

prises des vaisseaux & frégates de guerre, pour raison desquels nous voulons qu'il soit payé auxdits officiers & équipages la somme de 300 liv. pour chaque canon de quatre livres & au-dessus jusqu'à douze livres, & celle de 450 liv. pour chaque canon des calibres de douze livres & au-dessus, & que lesdites sommes soient augmentées d'un quart en sus lorsque lesdits vaisseaux & frégates auront été enlevés à l'abordage, nous réservant de leur accorder aussi des récompenses particulieres suivant leurs grades, la force des vaisseaux de guerre & corsaires ennemis dont ils se sont emparés, & les autres circonstances des combats qu'ils auront livrés ou soutenus; & le partage, tant du tiers desdites prises de navires marchands que desdites gratifications, se fera entre nosdits officiers & équipages conformément au Réglement qui en sera par nous arrêté en notre Conseil.

VIII. Les corsaires particuliers qui sortiront de nos ports avec nos vaisseaux, ou qui les joindront à la mer, auront part, tant dans le produit des prises qui seront faites durant lesdites jonctions, que dans les gratifications ci-dessus ordonnées, par proportion & relativement au nombre de canons desdits vaisseaux & corsaires, sans avoir égard à la différence du calibre desdits canons, à la grandeur des bâtimens, ni à la force des équipages.

IX. Les navires qui seront armés en course jouiront de l'exemption de tous droits généralement quelconques sur les vivres, artillerie, munitions & ustensiles de toutes especes servant à leur construction, avituaillement & à leur armement.

X. Il sera par nous statué sur les especes & qualités des marchandises provenantes des prises qui pourront être vendues & consommées dans le Royaume.

XI. Suivant les témoignages qui nous seront rendus de la conduite des officiers & volontaires qui serviront sur les corsaires, nous les dispenserons d'une ou même de deux campagnes sur nos vaisseaux pour être reçus capitaines.

XII. Les officiers & matelots des équipages des corsaires qui, par des blessures qu'ils auront reçues dans les combats, se trouveront invalides, seront compris dans les états de demi-soldes que nous accordons au gens de mer: comme aussi nous accorderons des pensions aux veuves de ceux qui auront été tués dans les combats.

XIII. Les salaires & parts des matelots déserteurs de corsaires de vingt-quatre canons & au-dessus appartiendront & seront acquis aux armateurs desdits corsaires.

XIV. Ne pourront les capitaines corsaires admettre à rançons aucun navire ennemi, sous quelque prétexte que ce puisse être; qu'après qu'ils auront renvoyé dans les ports trois prises effectives depuis leur derniere sortie.

XV. Les dispositions du titre des prises de l'Ordonnance de 1681 seront exécutées selon leur forme & teneur; enjoignons expressément tant aux officiers commandant nos vaisseaux qu'aux corsaires particuliers, d'y tenir la main & de s'y conformer. Voulons que dans le cas de soupçon de pillage, divertissement d'effets, déprédations & autres malversations, il soit procédé par les Officiers de l'Amirauté, & à la requête de nos Procureurs, par voie de dépositions & interrogatoires des équipages, récollemens & confrontations contre ceux qui seroient prévenus desdits pillages, divertissemens d'effets, déprédations ou autres malversations, pour être lesdites procédures, ensemble les conclusions de nos Procureurs, envoyées au Secretaire général de la Marine, & être par l'Amiral, avec les Commissaires du Conseil des prises, procédé au jugement de la validité des prises, & en même temps de la peine que mériteront les accusés, en exécution de l'article 20 dudit titre de l'Ordonnance de 1681. Lorsque l'Amiral & lesdits Commissaires estimeront que la restitution des choses pillées & la peine du quadruple, ordonnées par ledit article, seront suffisantes, ils pourront prononcer l'une & l'autre, sans qu'il soit besoin de nouvelles conclusions ni d'un nouvel interrogatoire de l'accusé, & le condamner en outre aux dommages-intérêts envers la partie, s'il y échoit; & après le jugement ainsi rendu par l'Amiral, l'accusé ne pourra plus être poursuivi criminellement pour le même fait; & dans le cas où l'Amiral & lesdits Commissaires estimeront qu'il y aura lieu de prononcer de plus grandes peines, ils renveront le procès aux Officiers de l'Amirauté pour juger les coupables & les condamner à la peine qu'ils mériteront, suivant la qualité du délit & de la contravention aux ordonnances, à la restitution des effets, à la peine du quadruple, & aux dommages-intérêts de la partie, sans que l'Amiral puisse dans ces cas y statuer, mais seulement juger de la validité de la prise. Si donnons en mandement à nos amès & féaux Conseiliers les gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces présentes ils ayent à faire lire, publier & registrer, & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Declarations, Arrêts, Réglemens, & autres choses à ce contraires; auxquels nous avons dérogé par les présentes: car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons

avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donné à Versailles le quinzieme jour de Mai, l'an de grace mil sept cent cinquante-six, & de notre regne le quarante-unieme. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, Par le Roi, MACHAULT.

LETTRE DE M. L'AMIRAL,

Au sujet des liquidations des prises, & de celles qui ne seront que de relâche;

Du 3 Avril 1745.

MESSIEURS les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, les armateurs m'ont porté leurs plaintes sur l'obligation qu'on leur impose de faire décharger leurs prises, & de souffrir qu'on en fasse l'instruction & la vente dans les ports où ils n'entrent que par relâche, quoiqu'ils aient fait leur armement dans un autre port, & qu'ainsi, non-seulement ils soient en droit d'y conduire leurs prises, mais même qu'ils y soient obligés par les Ordonnances : j'ai été aussi informé que, pour autoriser cette contrainte, on se sert du prétexte de la sûreté de mon droit de dixieme. Comme mon intention est de concourir en tout ce qui peut dépendre de moi au bien de la course sur les ennemis de l'Etat, & à l'avantage des armateurs, je vous fais la présente lettre pour vous dire que je souhaite que dorénavant vous ne puissiez retenir, sous quelque prétexte que ce puisse être, les prises qui ne seront entrées dans vos ports que par relâche, suivant les déclarations qui en seront faites par les capitaines ou conducteurs desdites prises; & qu'au contraire, lesdits capitaines ou conducteurs aient pleine & entiere liberté de les conduire dans tel autre port de France que bon leur semblera, relativement aux instructions de leurs armateurs, observant seulement de donner avis au Secretaire-Général de la Marine, de la déclaration qui vous aura été faite; & afin qu'il ne soit rien enlevé desdites prises de relâche, tant qu'elles seront dans vos ports, vous aurez soin d'y établir un gardien, de la probité duquel vous serez assuré, & qui sera payé par les armateurs, à qui vous ferez entendre le contenu de cette lettre, pour qu'ils avertissent leurs capitaines ou conducteurs des prises de la nécessité, lorsqu'ils entreront dans un port purement par relâche, d'en faire mention expresse dans leur déclaration, afin qu'il n'y ait à cet égard par la suite aucun équivoque ni sujet de difficulté par rapport à l'exécution de mes intentions.

Il est encore question de pourvoir à un autre objet qui devient quant à présent fort intéressant, & qui procede du nouvel Edit de 1743, comme il résulte de cet Edit, que mon dixieme ne doit être pris que sur les profits de la course pendant la durée de chaque armement, & non sur chaque prise, il convient par conséquent d'établir une nouvelle forme de procéder aux liquidations, & pour cet effet mon intention est, que les différentes prises conduites & vendues dans votre port, & qui auront été faites par des corsaires qui auront été armés dans un autre ressort, soient purement & simplement liquidées par vous en ce qui regarde les frais de justice & autres relatifs à ces prises, en renvoyant pour la liquidation de mon dixieme, à la liquidation générale que j'entends qui soit faite par les Officiers de l'Amirauté où le corsaire aura été armé, comme seuls en état de pouvoir y statuer en connoissance de cause, & que le produit de mon dixieme soit remis à mon receveur du lieu où aura été fait l'armement; bien entendu que, lorsque vous procéderez à ces liquidations pures & simples des prises dans le cas ci-dessus expliqué, vous obligerez les armateurs ou leurs commissionnaires, à fournir caution pour assurer le paiement de mon dixieme dans le lieu où se fera la liquidation générale : cette liquidation ne m'intéresse pas seul, elle regarde encore ce qui revient à l'équipage; ensorte que pour abréger toutes les opérations & accélérer les partages des prises, il convient de se conformer de point en point à ce que je vous marque ici; je vous recommande particulierement de donner vos soins à faire promptement les liquidations, recevant journellement des plaintes de ce que rien n'avance, & ce qui prive les équipages de ce qui leur doit revenir, & ralentir l'émulation où paroissoient être les gens de mer de s'embarquer pour faire la course. Je suis, Messieurs les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, Votre bien affectionné,

L. J. M. DE BOURBON.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT
DU ROI,

Concernant la liquidation de la retenue des six deniers pour livre, qui se fait au profit des invalides de la marine, sur les prises faites en mer.

Du 30 Août 1745.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE ROI étant informé que dans les liquidations des prises faites à la mer depuis la présente guerre, il s'est introduit des usages différens par rapport à la retenue qui se fait au profit des invalides de la Marine, des six deniers pour livre sur les prises, ladite retenue n'étant faites dans certains Sieges d'Amirauté, qu'après le dixieme de l'Amiral, & se faisant dans d'autres après les frais de garde & de justice, sur les dépenses de l'armement & sur le produit net après le dixieme de l'Amiral: Et Sa Majesté s'étant fait représenter l'Edit du mois de Juillet 1720, concernant les invalides de la Marine, par l'article 3 duquel il est dit que ladite retenue sera continuée sur le montant total des prises, déduction préalablement faite des frais & dépenses nécessaires pour parvenir à la vente, & pour la conservation des marchandises trouvées sur les prises; & du dixieme de l'Amiral : ensemble l'Edit du mois d'Août 1743, dont l'article 2 porte que le dixieme de l'Amiral ne pourra être pris à l'avenir que sur le bénéfice net revenant aux armateurs; Sa Majesté auroit reconnu qu'il étoit nécessaire d'établir une regle générale & uniforme, à laquelle tous les Sieges d'Amirauté seroient tenus de se conformer, tant pour la retenue des six deniers pour livre attribués auxdits invalides, que pour la perception du dixieme de l'Amiral sur les prises faites, soit par les corsaires, soit par les vaisseaux de Sa Majesté armés pour son compte ; à quoi voulant pourvoir, & donner en même temps aux armateurs en course une nouvelle marque de sa protection, en réglant que la retenue du droit attribué aux invalides de la Marine, ne se fera qu'après la déduction de toutes les dépenses des armemens, mais avant le dixieme de l'Amiral, lequel ne doit effectivement se percevoir que sur le bénéfice net revenant aux armateurs, conformément audit article 2 de l'Edit du mois d'Août 1743. Oui le rapport, le Roi étant en son Conseil, a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les Officiers de l'Amirauté, en procédant aux liquidations des prises faites par les corsaires particuliers, déduiront & préleveront avant le partage d'icelles, non-seulement les frais de déchargement & de la garde des vaisseaux & marchandises, mais encore les frais de justice, & généralement toutes les dépenses de l'armement, conformément à l'article 3 de l'Edit du mois d'Août 1743.

II. Après la distraction des sommes ci-dessus, dans laquelle seront comprises les sommes que les armateurs auront payées lors de l'armement & du désarmement de leurs navires, pour le montant des six deniers pour livres sur les gages des équipages, comme faisant partie des dépenses des armemens, la retenue des six deniers pour livres attribués aux invalides, se fera sur le restant du produit desdites prises, avant le dixieme de l'Amiral, de maniere que ledit dixieme ne se prenne que sur le bénéfice net revenant aux armateurs, en conformité de l'art. 2 de l'Edit du mois d'Août 1743.

III. Dans les liquidations des prises faites par les vaisseaux & galeres de sa Majesté, armés pour son compte, il sera préalablement fait déduction, en exécution de l'article 5 du même Edit, des frais de déchargement, de garde & de justice, y compris ceux de la vente : on prélevera ensuite les sommes revenant aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs ; & après lesdites distractions, la retenue des six deniers pour livre des invalides se fera avant le

dixieme de l'Amiral, lequel lui sera délivré sur le restant du produit desdites prises appartenant à Sa Majesté.

IV. Veut Sa Majesté que les Officiers d'Amirauté se conforment aux dispositions ci-dessus, dans toutes les liquidations qui ne se trouveront point faites au jour de l'enrégistrement du présent Arrêt au greffe desdits Sieges, confirmant, en tant que de besoin, par rapport à la retenue du droit des invalides, les liquidations qui auront été faites jusqu'alors. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu au champ de Melis le trentieme Août mil sept cent quarante-cinq.

Signé, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant qu'il appartiendra aux capitaines, Officiers & Equipages des vaisseaux de Sa Majesté, un dixieme dans les prises des vaisseaux marchands ennemis qu'ils feront pendant la présente guerre.

Du 3 Septembre 1692.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ voulant exciter les Officiers commandans ses vaisseaux à garder leurs croisieres avec plus d'application, & chercher les occasions de faire des prises sur les ennemis de l'Etat, & interrompre leur commerce; elle a estimé qu'il n'y avoit point de moyen plus sûr que de leur accorder une part dans les prises qu'ils feront, étant persuadée qu'ils réussiront dans leur course avec plus de succès, lorsqu'ils y seront engagés par les vues de leur devoir & de leur intérêt particulier, & qu'ils retiendront aussi les équipages, & les empêcheront avec plus de facilité de divertir les marchandises des prises; pour cet effet, Elle a ordonné & ordonne, veut & entend que pendant le cours de la présente guerre, il appartiendra un dixieme aux capitaines, officiers & équipages des vaisseaux de Sa Majesté dans les prises des bâtimens marchands qu'ils feront pour son compte; lequel sera pris sur ce qui en sera provenu, les frais de justice, dépenses pour parvenir à la vente des marchandises, ou pour les conserver, & le dixieme appartenant à l'Amiral, déduit, suivant le compte qui en sera arrêté par l'Intendant de la Marine du port où elles auront été amenées, ou, s'il n'y en a pas, par le Commissaire-Général ou le Commissaire qui s'y trouvera ordonnateur, & distribué, savoir, un quart au capitaine commandant le vaisseau, autre quart au capitaine en second, lieutenant, enseigne & autres officiers composant l'état-major, & le reste aux gardes de la Marine, matelots & soldats. Veut Sa Majesté que les portions appartenantes à l'état-major & à l'équipage, soient réparties, savoir, pour le quart de l'état-major, au capitaine en second quatre parts, au lieutenant trois, à l'enseigne deux, & à l'aumônier, chirurgien & écrivain, chacun une, & pour la moitié de l'équipage, au maître trois parts, à chacun des officiers mariniers, dans lesquels sont compris les capitaines d'armes des compagnies franches, deux, & à chaque matelot, garde de la Marine & soldat, une; le tout suivant le rôle qui en sera arrêté par l'Intendant ou par le Commissaire qu'il aura chargé de ce détail. Et à l'égard des vaisseaux de guerre qui seront pris, Sa Majesté se réserve de donner aux capitaines & équipages, des récompenses proportionnées à la force des vaisseaux & à la défense qu'ils auront faites. Mande Sa Majesté aux Intendans de la Marine ou autres Ordonnateurs dans chacun des ports, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qu'Elle veut être publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le 3 Septembre mil six cent quatre-vingt douze.

Signé, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les prises faites par les vaisseaux, frégates & autres bâtimens de S. M.

Du 15 Juin 1757.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant, par sa Déclaration du 15 Mai de l'année derniere, accordé aux officiers & équipages de ses vaisseaux le tiers du produit net des prises qu'ils feroient des navires ennemis, & diverses gratifications relativement au nombre & au calibre des canons étant sur les vaisseaux de guerre & autres bâtimens ennemis dont ils s'empareroient : & voulant expliquer plus particuliérement ses intentions, tant sur lesdites récompenses & gratifications, que sur le partage à en faire aux vaisseaux preneurs, & à la répartition de ce qui doit revenir à chacun des officiers & gens de l'équipage, Elle a ordonné & ordonne ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Tous les vaisseaux & frégates de guerre ennemis qui seront pris par les vaisseaux, frégates & autres bâtimens de Sa Majesté, seront retenus pour son service, ensemble leur artillerie, agrêts & apparaux, & les munitions de guerre & vivres qui s'y trouveront, mais il sera payé des deniers du trésor royal, aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs, la somme de 300 livres de gratification pour chaque canon des calibres de 4 livres & au-dessus jusques à 12 livres; celle de 450 livres pour chaque canon de 12 livres & au-dessus ; & enfin de celle de 50 livres pour chaque prisonnier étant à bord desdites prises : & lorsqu'il y aura eu combat, ladite gratification de 50 livres par tête sera allouée sur le pied du nombre d'hommes effectifs qui se seront trouvés à bord de la prise au commencement de l'action ; voulant S. M. que lesdites gratifications, tant pour le nombre des canons & leur calibre, que pour les prisonniers, soient augmentés d'un quart en sus lorsque les vaisseaux & frégates de guerre auront été enlevés à l'abordage.

II. S'il se trouve des matieres & des especes d'or & d'argent, des pierreries, des marchandises & autres effets sur les vaisseaux & frégates de guerre ennemis, leur valeur en sera répartie, ainsi qu'il sera porté ci-après à l'égard du produit des prises des corsaires & navires de commerce.

III. Tous les corsaires & navires ennemis qui seront pris par les vaisseaux, frégates & autres bâtimens de Sa Majesté, ensemble les effets & marchandises de leur cargaison, comme aussi les effets & marchandises trouvés à bord des vaisseaux & frégates de guerre ennemis appartiendront, les deux tiers à Sa Majesté, & l'autre tiers aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs.

IV. Outre le tiers dans le produit net des corsaires, il sera payé des deniers du trésor royal, aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs, la somme de 150 livres de gratification pour chaque canon de quatre liv. & au-dessus jusqu'à 12 livres, celle de 225 livres pour chaque canon de 12 livres & au-dessus, & enfin celle de 40 livres pour chaque prisonnier étant à bord desdits corsaires; & lorsqu'il y aura eu combat, ladite gratification de 40 livres par tête sera allouée sur le pied du nombre d'hommes effectifs qui se seront trouvés à bord de la prise & au commencement de l'action, & le quart en sus desdites sommes quand les corsaires auront été enlevés à l'abordage.

V. Egalement il sera payé aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs, outre le tiers du produit net des prises des navires marchands, la somme de 100 livres de gratification pour chaque canon des calibres de 4 livres & au-dessus jusques à 12 livres, celle de 150 livres pour chaque canon de 12 livres & au-dessus, & enfin celle de 30 livres pour chaque prisonnier étant à bord desdits navires.

VI. Les bâtimens corsaires & navires marchands pris par les vaisseaux, frégates & autres bâtimens de Sa Majesté, ensemble les munitions & marchandises se trouvant à leur bord, comme aussi les marchandises & effets provenant des prises des vaisseaux & frégates de guerre, seront vendus en la maniere accoutumée, & leur produit, sur lequel les frais de garde,

magasinage, de justice & autres, auront prélevés, sera partagé, deux tiers pour être porté en recette extraordinaire dans la caisse du trésorier général de la Marine; & l'autre tiers pour être réparti aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs.

VII. Cependant s'il étoit jugé convenable de retenir pour le service de Sa Majesté quelque bâtiment corsaire ou navire marchand, de ceux qui auront été pris par les vaisseaux, frégates & autres bâtimens de Sa Majesté, il sera fait estimation de leur valeur par les officiers du port où lesdits bâtimens & navires seront entrés, pour être tenu compte du tiers de ladite valeur aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs.

VIII. Il sera fait estimation de la même maniere de la valeur des munitions & marchandises provenant des prises faites par les vaisseaux de Sa Majesté, qui seront jugés propres au service des arsenaux de la Marine, pour être pareillement tenu compte du tiers de leur valeur aux officiers & équipages des vaisseaux preneurs.

IX. La répartition à faire du produit des prises revenant à un vaisseau, sera faite ainsi qu'il suit:

SAVOIR:

Un quart au commandant du vaisseau.

Un autre quart aux officiers de l'état-major, qui sera partagé entr'eux suivant le nombre des parts à allouer à chacun selon son grade, & sur le pied ci-après.

Au capitaine de vaisseau en second, & à chacun des capitaines de vaisseau, s'il y en avoit plusieurs embarqués, quatre parts.

A chacun des lieutenans de vaisseau, trois parts.

A chacun des enseignes de vaisseau, deux parts.

A l'écrivain, deux parts.

A l'aumônier & au chirurgien-major, à chacun une part.

A un commissaire de la Marine, quatre parts.

A un écrivain principal, trois parts.

A un aide de port, une part.

A un brigadier ou sous-brigadier des gardes de la Marine, une part.

Et s'il y avoit des officiers de gardes interrompus, qui fussent embarqués, les capitaines de frégate auront trois parts, comme les lieutenans de vaisseau; les capitaines de brûlot & lieutenans de frégate, deux parts, comme les enseignes de vaisseau, & enfin les officiers-bleus volontaires, chacun une part, comme les aides de port.

Et une moitié à l'équipage, laquelle sera distribuée suivant le nombre des parts revenant à chacun selon son état, & sur le pied ci-après.

Au premier maître, aux capitaines d'armes des compagnies franches de la Marine, au premier pilote & au maître canonnier, à chacun quatre parts.

Aux gardes de la Marine, à tous les officiers mariniers, autres que ceux dénommés ci-dessus, aux sergens & caporaux des compagnies franches de la Marine, aux seconds & aides-chirurgiens, au maître & à l'aide-armurier, aux pilotins surnuméraires, à chacun trois parts.

Aux autres officiers non mariniers, aux commis du munitionnaire & aux domestiques des officiers, à chacun deux parts.

Au boucher, au boulanger & à tous les matelots & soldats, chacun une part.

Aux mousses, à chacun une demi part.

X. Si plusieurs vaisseaux ont part à une même prise, & par vaisseaux preneurs sont entendus ceux qui se seront trouvés ensemble & à vue de la prise lorsqu'elle aura été faite, ou faisant partie d'une même escadre, le montant de ce qui reviendra à chaque vaisseau, frégate & autres bâtimens de Sa Majesté, sera constaté sur la proportion du nombre de leurs canons en batterie & de leur calibre, à commencer par celui de quatre livres & au-dessus, & du nombre d'équipage étant à bord de chaque vaisseau; & cette proportion ainsi établie, la répartition de ce qui reviendra à chaque vaisseau, sera faite sur le pied qui est prescrit dans l'article précédent.

XI. Ce partage, pour constater ce qui reviendra à chacun des vaisseaux, frégates & autres bâtimens de Sa Majesté, ayant part à une même prise, aura lieu sur la totalité du tiers du produit net des prises, quant aux escadres ou vaisseaux se trouvant ensemble commandés par des chefs d'escadre, capitaines de vaisseau ou autres officiers de la Marine du Roi.

XII. Mais si l'armée navale ou escadre est commandée par un Vice-Amiral, ou un Lieutenant-Général des armées navales de S. M. ledit Commandant prendra le dixieme du produit net des prises avant aucun partage pour les autres vaisseaux; & si dans une armée commandée par un Vice-Amiral, il s'y trouve un ou plusieurs Lieutenans-Généraux, sous ses ordres, le Vice-Amiral aura les deux tiers du dixieme du produit net des prises, & le Lieutenant-Général ou Lieutenans-Généraux, l'autre tiers dudit dixieme; les neuf dixiemes restans devant former le partage de tous les vaisseaux de l'escadre, les capitaines de pavillon de vaisseaux commandés par des Vice-Amiraux ou Lieutenans-Généraux, ayant le quart de ce qui

reviendra au vaisseau comme les capitaines en pied.

XIII. Sur tous les paiemens qui seront faits aux officiers & équipages sur le produit net des prises, seront déduits six deniers pour livre attribués à l'entretien des invalides de la Marine, mais il ne leur sera fait aucune retenue sur les gratifications payées du trésor royal, dont le partage, répartition & distribution sera faite dans la même proportion & aux mêmes parts portées ci-dessus à l'égard du produit des prises.

Mande & ordonne Sa M. à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, aux Vice-Amiraux & Lieutenans-Généraux commandans dans les ports, Intendans, Chefs d'Escadre, Commissaires-Généraux, Capitaines de vaisseaux, Lieutenans, Enseignes & autres Officiers, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance. Fait à Versailles le quinzieme Juin mil sept cent cinquante-sept. Signé, LOUIS, *Et plus bas*,

PEIRENC DE MARAS.

EDIT DU ROI,

Portant suppression à perpétuité du droit du dixieme sur les prises & conquêtes faites en mer, attribués à la charge d'Amiral de France.

Donné à Versailles au mois de Septembre 1758.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navare, A tous présens & à venir, Salut. La protection que nous avons dans tous les temps accordée aux armemens maritimes que nous permettons en temps de guerre à nos sujets de faire contre les ennemis de l'Etat, nous a porté à faire en faveur des armateurs divers changemens aux dispositions des anciennes Ordonnances sur les prises & conquêtes faites en mer, & nous avons, ainsi que nos sujets, éprouvé pendant la présente guerre & la précédente, l'utilité de ces changemens & des autres encouragemens, que nous avons accordé à la course au préjudice de notre très-cher & très-amé cousin le Duc de Penthievre, Amiral de France, qui si est offert avec tout le zele que son attachement aux intérêts de notre Etat pouvoit lui inspirer. Nous avons en conséquence, par notre Edit du mois d'Août 1743, réduit le droit de dixieme desdites prises & conquêtes, appartenant à ladite charge d'Amiral de Fracce, au bénéfice net revenant aux armateurs, déduction faite de toutes les dépenses des armemens, & par nos Déclarations des 5 Mars 1748 & 15 Mai 1756, nous en avons suspendu la perception, en nous réservant de pourvoir au dédommagement que nous jugerons être dû à notredit Cousin Voulant nous assurer & à nos sujets pour tous les avantages de cette suspension, nous avons résolu de supprimer à perpétuité ledit droit pour nous ménager avec certitude, pour l'avenir, ainsi que dans le présent, la ressource des armemens particuliers dans les occasions où nous jugerons à propos de l'employer; & comme notredit Cousin & ses successeurs en ladite charge d'Amiral de France se trouveront par cette suppression privés du plus considérable des droits attachés à ladite charge par Edit du mois de Novembre 1669, portant suppression de la charge de Grand-Maître, Chef & Surintendant de la navigation & commerce de France, & rétablissement de celle d'Amiral, le Réglement fait le 12 dudit mois de Novembre sur les pouvoirs, fonctions, autorité & droits qui y sont attribués, & les articles 31 & 32 du titre 9 de l'Ordonnance de 1681, & autres Réglemens & Arrêts rendus en conséquence, nous avons trouvé d'autant plus juste d'en prendre sur nous le dédommagement, que nous avons reçu en cette occasion dans le désintéressement de notredit Cousin, de nouveaux témoignages, tant de son affection à notre service que de sa soumission à notre volonté, & que d'ailleurs nous nous sommes obligés à cette indemnité par nosdites Déclarations des 4 Mars 1748 & 15 Mai 1756. A ces causes & autres à ce nous mouvant, nous étant fait rendre compte du produit dudit droit, non-seulement pendant que notredit Cousin en a joui. mais aussi pendant la jouissance qu'en a eu notre très cher & très-amé Oncle le Comte de Toulouse, son pere & son prédécesseur en ladite charge, de l'avis de notre Conseil & de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons, par le présent Edit perpétuel & irrévocable, dit, statué & ordonné, disons, statuons & ordonnons, voulons & nous plait ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Avons éteint & supprimé, éteignons & supprimons à perpétuité le droit de dixieme sur les prises & conquêtes faites en mer, attribué à la charge d'Amiral de France, & en conséquence avons déchargé & déchargeons aussi à perpétuité de la retenue & déduction dudit droit les prises & conquêtes qui seront faites en mer, tant par les vaisseaux & galeres armés pour notre compte, que par les bâtimens armés en course par nos sujets, lorsqu'ils y auront par nous été autorisés, sans que ledit droit puisse jamais être rétabli pour quelque cause, & sous quelque prétexte que ce soit, & sans qu'à raison de ladite suppression il puisse être rien changé aux formalités prescrites par l'Ordonnance de 1681 sur le fait des prises & conquêtes faites en mer.

II. Maintenons, gardons &, en tant que de besoin est ou seroit, confirmons notredit Cousin le Duc de Penthievre & ses successeurs en ladite charge d'Amiral de France, dans les dignités, prééminences, prérogatives, fonctions & dans tous les autres droits dont lui & ses prédécesseurs ont joui ou dû jouir en vertu dudit Edit du mois de Novembre 1669 dudit Réglement fait le 12 du même mois, de ladite Ordonnance sur le fait de la Marine de l'année 1681, & des Réglemens & Arrêts intervenus depuis.

III. Et pour dédommager notredit Cousin & ses successeurs en ladite charge d'Amiral de France, du produit du droit, nous leur avons attribué & attribuons à perpétuité, à titre d'indemnité annuelle, la somme *de cent cinquante mille livres*, dont ils jouiront pour chaque année, tant en ladite qualité qu'en celle de Gouverneur de notre province de Bretagne, à compter du prem. Janvier de l'année prochaine 1759, & pour laquelle ils seront employés dans l'état des charges de nos fermes générales unies, nous réservant de pourvoir, ainsi qu'il appartiendra, à ce qui est ou pourra être dû à notre Cousin, depuis notredite Déclaration du 15 Mai 1756, jusqu'audit jour premier Janvier prochain, pour raison de la suspension de la jouissance & perception dudit droit. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les gens tenant notre Cour de Parlement de Paris, que ces présentes ils aient à faire lire, publier & régistrer, (même en vacations) & le contenu en icelles garder, observer & exécuter selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Réglemens & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé par ces présentes: car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donné à Versailles au mois de Septembre l'an de grace 1758 & de notre regne le quarante-quatrieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, PHELYPEAUX. *Visa* LOUIS. Vu au Conseil, BOULOGNE. Et scellé du grand sceau de cire verte, en lacs de soie rouge & verte.

Registré ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécuté selon sa forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Baillages, Sénéchaussées & Amirautés du ressort, pour y être lu, publié & registré : Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi, d'y tenir la main & d'en certifier la Cour dans le mois, à la charge que ledit enrégistrement sera réitéré au lendemain de St. Martin, suivant l'Arrêt de ce jour A Paris, en Parlement, en vacations, le 26 Octobre 1758.

Signé, *YSABEAU*.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les prises faites par les vaisseaux & autres bâtimens de Sa Majesté.

Du 3 Janvier 1760.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que les Officiers commandans ses vaisseaux & autres bâtimens ne rapportent pas dans les déclarations qu'ils sont obligés de faire aux greffes des Amirautés, toutes les circonstances dont on a besoin, pour connoître si les prises qu'ils ont faites, l'ont été par un ou par plusieurs vaisseaux, ou en présence de quelqu'autre que de ceux de l'escadre ou de la division dont ils faisoient partie ; & voulant qu'une pareille circonstance

ne soit jamais oubliée, parce que si elle l'étoit, il en résulteroit que les officiers & équipages des vaisseaux, en présence desquels les prises ont été faites, seroient privés des parts qui leur sont accordées par l'Ordonnance du 15 Juin 1757; Sa Majesté a ordonné & ordonne à tous officiers commandans ses vaisseaux & autres bâtimens, de même qu'à ceux qui seront détachés pour amariner des prises, d'en faire dans les vingt-quatre heures aux greffes des Amirautés des ports où ils conduiront lesdites prises, une déclaration en forme & circonstanciée, sous peine, contre ceux desdits officiers qui ne déclareront pas les vaisseaux ou autres bâtimens, en présence desquels les prises auront été faites, d'être privés de la part qui leur reviendra desdites prises. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, aux Vice-Amiraux, Lieutenans-Généraux, Intendans, Chefs-d'Escadre, Commissaires-Généraux, Capitaines de vaisseau, Lieutenans, Enseignes & autres Officiers, de tenir la main chacun en droi soi, à l'exécution de la présente Ordonnance. Fait à Versailles le 5 Janvier 1760. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, BERRYER.

ARTICLE XXXIII.

S'Il n'y a aucun contrat de société, les deux tiers appartiendront à ceux qui auront fourni le vaisseau, avec les munitions & vituailles, & l'autre aux officiers, matelots & soldats.

ANciennement les armateurs & avituailleurs des corsaires n'avoient pour leurs parts dans les prises qu'un huitieme, comme il résulte de l'article 25 de l'Ordonnance de 1543, & du trente-neuvieme de celle de 1584. Cette injustice fut corrigée par ces mêmes Ordonnances, qui réglerent qu'à l'avenir les propriétaires auroient un quart, & les avituailleurs un quart & demi (car dans ce temps-là ce n'étoient pas ordinairement les propriétaires des navires qui fournissoient les vivres & les munitions) l'autre quart & demi réservé *aux mariniers & autres compagnons de guerre*, pour en faire le partage *entr'eux à la maniere accoutumée.* La même regle se trouve établie dans l'article premier, chap. 11 du Guidon, aussi-bien que dans l'article 31 de la Jurisdiction de la Marine.

Notre article ne fait aucune distinction entre les propriétaires du corsaire & les avituailleurs, parce que la méthode d'armer les navires de cette maniere n'étoit plus en usage. En supposant donc que les intéressés à la propriété du navire sont les mêmes que ceux qui fournissent les vivres & les munitions, il leur attribue les deux tiers du profit de la prise, & l'autre tiers aux officiers, matelots & soldats; le tout sauf les conventions contraires établies dans un acte de société; ce qui revient à-peu-près à la même proportion admise par lesdites Ordonnances de 1543 & 1584.

Cette distribution, au reste, par deux tiers au profit de ceux qui ont fourni le navire avec les munitions & vituailles, & par tiers en faveur de l'équipage, avoit déjà été suivie par le Réglement du 5 Octobre 1674, concernant les vaisseaux de guerre que le Roi cédoit alors à des particuliers pour faire la course. Il est vrai que depuis les conditions sous lesquelles le Roi cédoit ainsi ses vaisseaux, ont beaucoup varié, à l'égard des armateurs de ces vaisseaux, & toujours à leur avantage; mais le tiers a toujours appartenu à l'équipage, outre ses avances, aussi-bien dans les prises faites par les corsaires particuliers

particuliers que par les armateurs des vaisseaux du Roi, relativement à cet article confirmé par le dixieme du Réglement du 25 Novembre 1693, & par divers autres Réglemens postérieurs; de sorte que c'est la regle toujours subsistante. Elle a été aussi adoptée par Philippe V. Roi d'Espagne, suivant l'article 35 de son Ordonnance en forme de Réglement du 21 Août 1703.

L'usage s'est néanmoins introduit dans la présente guerre de stipuler que les avances faites aux gens de l'équipage seroient imputées en entier sur leurs parts dans les prises. C'est l'excès des avances qu'ils ont exigées, qui a donné lieu à la stipulation de cette condition.

Que la prise ait été faite par un navire armé tout à la fois en guerre & marchandise, mais avec commission de M. l'Amiral, ou par un vaisseau uniquement armé pour la course, le droit de l'équipage doit toujours être le même; c'est-à-dire, qu'il lui revient également le tiers du produit de la prise, puisque l'Ordonnance ne fait aucune distinction à ce sujet. Il est vrai que dans le premier cas il a été jugé par un Arrêt du Parlement de Bordeaux du 6 Février 1714, cité par la Peyrere, lettre P. n°. 128, *fol.* 339, que l'équipage ne devoit avoir que le dixieme de la prise; mais cette décision ne peut être regardée que comme singuliere & erronée. La matiere n'étoit pas même de la compétence du Parlement, suivant les preuves qui en ont été rapportées sur l'article 21 ci-dessus.

La singularité de la décision de cet Arrêt l'auroit fait oublier vraisemblablement, si les armateurs étoient moins attentifs en général à tout ce qui peut flatter leur cupidité. Dans la précédente guerre & dans celle-ci, plusieurs d'entr'eux ont donc rappellé cette décision hétéroclite, & il est arrivé delà que quelques Amirautés l'ont adoptée pour le partage des prises faites hors la course, tandis que d'autres, constamment attachés aux principes, ont toujours continué d'accorder aux gens de l'équipage le tiers de toutes les prises, de quelque maniere qu'elles fussent faites.

Les choses en étoient là, & les parties intéressées, quoique jugées diversement, ne se plaignoient pas, attendu la modicité du produit des prises en général, lorsqu'elles sont faites hors la course; mais en l'année mil sept cent cinquante-huit, une prise de plus de huit cens mille livres faite par le navire *le Titon l'Africain*, de Bordeaux, excita également l'attention des armateurs & des gens de l'équipage. Les premiers prétendirent hautement que les autres ne devoient avoir qu'un dixieme, & ceux-ci soutinrent qu'il leur revenoit absolument le tiers.

Il est à observer au sujet de cette prise, non-seulement que l'ennemi ne s'étoit rendu qu'après une longue & vigoureuse résistance, de maniere qu'une si riche capture n'étoit due qu'à l'intelligence, à la bonne conduite & à la bravoure extraordinaire du capitaine du navire preneur & de son équipage; mais encore que sans cette ressource les armateurs auroient perdu quatre-vingt mille livres sur leur armement. Aussi leur prétention étoit-elle assez généralement blâmée. Cependant comme la cupidité ne dit jamais, c'est assez, ils considéroient moins les deux cens mille écus, qee cet heureux événement leur apportoit, que le profit qui revenoit à l'équiqage.

Ils entreprirent donc d'enlever à l'équipage le tiers qu'il réclamoit, & de le réduire au simple dixieme, en se prévalant de la décision de cet Arrêt du

Parlement de Bordeaux. Sur cela le capitaine Raboteau, tant pour lui que pour son équipage, s'étant retiré par devers M. de Rostang, Commissaire Ordonnateur de la Marine à Bordeaux, pour le prier de prendre leur cause en main; ce Commissaire, après en avoir reconnu la justice, écrivit en leur faveur à Mgr. de Massiac, alors Ministre de la Marine, lequel lui marqua en réponse que la prétention de l'équipage étoit si juste & si conforme aux regles, qu'il ne concevoit pas comment on osoit la disputer.

Après une décision aussi précise, il sembloit que les armateurs devoient se soumettre sans aucune difficulté; cependant ils prirent le parti de faire dresser un mémoire conforme à leurs intérêts & de l'adresser à Mgr. Berryer, nouvellement nommé Ministre de la Marine; sur lequel mémoire intervint l'Arrêt du Conseil du 10 Janvier 1759, dont il sera parlé dans la suite.

A la vue de cet Arrêt du Conseil, les armateurs des différens ports ayant prétendu en général que la question étoit décidée en leur faveur; c'est-à-dire, que dans toutes les prises faites hors la course, les gens de l'équipage ne devoient avoir qu'un dixieme, trouverent mauvais qu'à la Rochelle & dans quelqu'autres Amirautés, l'on pensât différemment. D'un autre côté les gens de mer du département de la Rochelle, craignant qu'en interprétation de ce même Arrêt, l'usage dans lequel on avoit toujours été à l'Amirauté de cette Ville de leur accorder indistinctement le tiers des prises ne changeât, eurent recours aux officiers de cette Amirauté pour les engager à faire valoir leurs droits auprès du Ministre de la Marine.

Ces Officiers y consentirent d'autant plus volontiers, que dans leur idée ils ne faisoient qu'embrasser le parti de la justice; & comme ils trouverent M. Dabbadie, Commissaire de la Marine, dans les mêmes sentimens, ils dresserent conjointement en faveur des gens de mer, un mémoire qu'ils adresserent à Mgr. Berryer, au mois de Mars audit an.

Voici le précis de ce mémoire.

Comme l'article 33 du titre des prises de l'Ordonnance de la Marine de 1681, qui à défaut de contrat de société, attribue aux gens de l'équipage le tiers de la prise, ne distingue point l'armement uniquement destiné pour la course, de celui qui est fait en guerre & marchandise tout ensemble, & qu'au fonds il n'y a aucune raison de différence pour régler le partage autrement dans ce cas que dans l'autre; il avoit toujours été entendu & observé que le partage dans l'un & dans l'autre cas devoit se faire aux termes de l'Ordonnance, de maniere qu'un tiers de la prise revint aux gens de l'équipage, & que les deux autres tiers restassent aux armateurs.

On ne voit pas en effet qu'il se soit élevé de difficulté à cet égard avant l'année 1714, que le Parlement de Bordeaux jugea à propos d'admettre une distinction entre les armemens en course & les armemens en marchandise avec commission en guerre; suivant laquelle distinction ce Parlement, par son Arrêt du 6 Février audit an 1714, attribua aux armateurs en guerre & marchandise les neuf dixieme des prises, & n'en accorda aux gens de l'équipage que l'autre dixieme.

Cet Arrêt qui dans le temps fit du bruit, & que la paix avoit fait oublier, a été rappellé avec soin par les armateurs durant la précédente guerre & dans celle-ci. Il est arrivé delà que quelques Amirautés ont adopté cette

décision purement arbitraire, tandis que d'autres, attachés aux principes, s'en sont tenus à l'Ordonnance, aux dispositions de laquelle un Arrêt de Parlement pouvoit d'autant moins donner atteinte, que les affaires des prises ne sont pas de la compétence des Parlemens, & ne peuvent être jugées souverainement qu'au Conseil d'Etat du Roi, sur un appel du Conseil des prises.

Telle a été la source de la diversité des liquidations des prises dans les Amirautés ; mais il n'est pas difficile de montrer que celles qui se sont écartées de cette décision de l'Arrêt du Parlement de Bordeaux, ont pris le parti le plus conforme à la raison & au bien de l'Etat.

A la raison. Sur quel fondement en effet vouloir faire contenter l'équipage du dixieme seulement dans les prises, lorsque le navire n'est armé qu'en marchandise avec commission en guerre, tandis que l'on convient que le tiers lui est dû, lorsque le même navire est armé en course ? Quelle pourroit être la raison de disparité ?

S'il y a de la différence dans les deux armemens, relativement à l'objet des prises, c'est que celui pour la course est tout autrement coûteux que celui qui n'est qu'en guerre & marchandise ; car il ne faut pas mettre en ligne de compte l'équipement du navire & la valeur de la cargaison ; on ne doit faire attention qu'aux frais de l'armement en guerre. Or ces frais, ajoutés à ceux de la cargaison, ne vont pas au dixieme de ce que coûte un armement uniquement destiné pour la course.

A ce compte, un armateur en course devroit donc avoir une plus grande part dans la prise, que lorsqu'il n'a armé qu'en guerre & marchandise ; & c'est précisément ici tout le contraire, puisque dans ce dernier cas, on veut lui attribuer les neuf dixiemes de la prise, tandis que dans l'armement en course on reconnoît qu'il est borné aux deux tiers. Quoi ! lorsqu'il lui en coûte infiniment moins, on prétendra qu'il doit être plus avantagé dans les prises, que lorsqu'il dépensera beaucoup plus, & que tout lui demeurera en perte, si la course est infructueuse ? Cela peut-il se soutenir dans les regles de la justice & aux yeux de la raison ?

La seule objection qui ait été faite jusqu'ici, est que dans les armemens en marchandise avec commission en guerre, l'armateur paie des gages à l'équipage ; charge qu'il évite, lorsqu'il arme entiérement en course.

A quoi l'on répond, 1°. que si dans les armemens en course l'armateur ne donne pas des gages à l'équipage, il lui fait du moins des avances assez considérables, qui excedent souvent les deux ou trois mois des gages qui se paient d'avance aux gens des équipages engagés pour un voyage de long cours. Il est vrai que ces avances pour la course sont imputables sur la part de chacun des corsaires dans les prises; mais aussi s'il ne se fait point de prise, ces mêmes avances demeurent acquises à l'équipage, sans que les armateurs puissent lui en demander la restitution. Or le risque qu'ils courent de perdre ces avances en même-temps que le surplus des frais de leur armement pour la course, qui ne doit durer que trois ou quatre mois, forme un objet bien plus considérable que celui des gages qu'ils paient hors la course pendant le même temps de trois ou quatre mois : ce qui suffiroit pour écarter la conséquence qu'ils veulent tirer de ce que dans les voyages de long cours ils paient des gages à l'équipage.

2°. Ces gages qu'ils paient n'ont pour motif que le ſervice du navire, conſidéré ſimplement comme équipé en marchandiſe, & le travail de l'équipage pour la conſervation de la cargaiſon : ils n'ont abſolument aucun rapport avec les priſes que pourra faire le navire. La preuve en réſulte de ce que ſi le navire ne fait aucune priſe, l'équipage ne ſera pas moins payé de ſes gages en entier, ſans aucune déduction. Si donc il ſe fait une priſe, comme c'eſt là un événement tout-à-fait étranger à la ſtipulation des gages de l'équipage, il s'enſuit que, pour le partage de cette priſe, il faut ſe conformer à l'Ordonnance, & en conſéquence en accorder le tiers à l'équipage, s'il n'y a convention contraire; d'autant plutôt que la priſe eſt ſon ouvrage, & que par là l'armateur, qui, ſans augmentation de dépenſe, trouve un profit conſidérable au moyen des deux autres tiers qui lui reſtent, n'a abſolument aucun titre pour prétendre rien de plus.

3°. Cela peut faire d'autant moins de difficulté que ſi, au lieu d'une priſe l'équipage avoit rencontré en mer un navire abandonné, dont il ſe fût emparé, ce navire épave ſeroit conſtamment partagé comme priſe entre l'armateur & l'équipage; c'eſt-à-dire, le tiers qui leur en reviendroit en commun; de maniere que l'équipage auroit un tiers dans ce tiers, ſans qu'on pût lui oppoſer, qu'il eſt aux gages de l'armateur, parce que le ſauvement d'une épave ſur les flots eſt indépendant du ſervice du navire & à la cargaiſon, & qu'ainſi le profit de l'épave eſt un événement heureux qui doit, à titre de bonne fortune, appartenir à ceux qui, ayant trouvé l'épave ſur les flots, l'ont ſauvée & amenée à bon port. Or ſi cela eſt hors de doute, pourquoi en ſeroit-il autrement d'une priſe, puiſque s'il n'a fallu que ſe montrer pour la faire rendre, c'eſt tout comme ſi le navire eût été trouvé abandonné ſur les flots, & qu'au contraire, s'il a fallu livrer combat, l'équipage a préciſément ſeul couru tous les riſques ?

La déciſion défavorable à l'équipage ſeroit donc contraire aux principes & à la raiſon. Elle le ſeroit également au bien de l'Etat; en ce que, hors l'armement en courſe, les gens de l'équipage qui ſauroient qu'il ne leur ſeroit accordé qu'un dixieme de la priſe au lieu du tiers, refuſeroient de s'expoſer aux périls d'un combat, pour enrichir un armateur, aſſez avide pour ne pas ſe contenter des deux tiers, dans un temps que la priſe, qui ne lui coûte aucuns frais nouveaux, lui apporte un profit conſidérable que l'équipage n'étoit du tout point obligé de lui procurer, n'étant pas engagé pour faire des priſes, mais ſeulement pour le ſervice du navire & de la cargaiſon. Oppoſera-t-il que s'il y a combat ſon navire peut en ſouffrir, même être pris, & qu'ainſi il a intérêt que l'équipage ne ſoit pas ſi entreprenant ? Mais, outre qu'en cela même il iroit contre le bien de l'Etat, c'eſt qu'ayant pris une commiſſion en guerre, il a eu ſurement intention que les gens de ſon équipage fiſſent des priſes, s'il s'en préſentoit quelque occaſion favorable. Or le cas arrivant, il faut donc qu'il abandonne à l'équipage le tiers des priſes, ſans quoi, encore une fois, l'équipage ne s'expoſera pas au hazard d'un combat pour un miſérable dixieme. Et quant on dit que l'attrait du gain pourroit engager les gens de l'équipage à quelque coup de témérité; ſi l'intérêt de l'armateur les touchoit peu, ils craindroient du moins la perte de leurs gages, de leur liberté & de leur vie même. Ce qui ſeroit bien plus à appréhender pour l'Etat, c'eſt que les armateurs, par eſprit de cupidité, ne voudroient plus armer en courſe & ſe contenteroient d'armer en guerre &

marchandise, pour se ménager avec beaucoup moins de frais le produit presque entier des prises.

Mais encore sur quel principe a-t-on imaginé ce dixieme auquel on veut réduire la part de l'équipage ? Ou il ne doit rien avoir dans la prise, par la raison qu'il est gagé, ou il lui en faut absolument le tiers, puisque l'Ordonnance ne distingue point entre les prises.

Après avoir bien réfléchi sur l'Arrêt du Parlement de Bordeaux de 1714, on croit en avoir enfin trouvé le motif. C'est que dans ce temps-là, le Roi n'accordoit aux officiers & épuipages de ses vaisseaux qu'un dixieme dans les prises qu'ils faisoient. On se persuada sans doute que cela devoit servir de regle pour les prises faites par les navires marchands, & l'on se félicita, selon toute apparence, d'avoir imaginé cet expédient pour favoriser les armateurs au préjudice des gens de mer.

Mais, en premier lieu, quelle comparaison y a-t-il à faire entre un vaisseau du Roi, armé avec des frais immenses, & un navire équipé en guerre & marchandise par un de ses sujets ? Quelle comparaison tout de même entre les équipages ? Dans le vaisseau du Roi ce sont des sujets rigoureusement obligés au service du Prince & de l'Etat, au lieu que dans les navires marchands, les gens de l'équipage ne doivent le service au navire qu'à raison de leur engagement, toujours volontaire dans le principe. Quelle comparaison encore du côté des officiers ? D'une part ce sont des personnes qui se sont dévouées au service de l'Etat, par amour pour le Prince, par l'attrait de la gloire, & par l'espoir des honneurs & des récompenses d'éclat. Entretenus au service de la marine, ils sont aux ordres du Roi, dès qu'il lui plaît de les employer ; & d'autre part, les officiers des navires marchands ne tiennent aux armateurs que par les conventions qu'ils ont faites avec eux, & n'ont d'autre récompense à en attendre que les gages qu'ils ont stipulés.

Nulle apparence donc d'en user avec eux & avec les gens de l'équipage, de la maniere que le Roi en usoit ci-devant pour ses vaisseaux par rapport aux prises ; autrement il faudroit dire, que si la question se fût présentée dans le temps que le Roi ne donnoit aucune part dans les prises aux officiers & équipages de ses vaisseaux (car autrefois il n'y avoit effectivement rien, ce qui a duré jusqu'à l'Ordonnance du 3 Septembre 1692,) l'armateur en marchandise, avec commission en guerre, auroit profité seul des prises ; ce qui seroit absurde, non-seulement en soi, mais même à la vue de notre Ordonnance de 1681, qui sans distinction a attribué à l'équipage le tiers des prises.

En second lieu quand il seroit vrai que, sans une méprise étonnante, on auroit pu en rigueur se régler en 1714, sur le sort des équiqages des vaisseaux du Roi par rapport aux prises, pour réduire le droit des équipages des vaisseaux marchands au dixieme, sous prétexte que le Roi n'accordoit qu'un pareil dixieme aux officiers & équipages de ses vaisseaux ; du moins auroit-il fallu revenir de cette idée & pousser la comparaison jusqu'au bout, depuis qu'il a plu à Sa Majesté de leur accorder le tiers dans toutes les prises qu'ils feroient, indépendamment des magnifiques récompenses qu'elle leur a promises, pour exciter d'autant plus leur zele à son service.

En effet pourquoi, abandonnant la comparaison, a-t-on voulu rendre différente la condition des équipages des navires marchands, après l'exemple du

Roi qui avoit détruit tout prétexte de différence ? Il ne devoit donc plus y avoir de difficulté absolument à leur accorder le tiers des prises comme dans les armemens en course.

Cependant quelques Amirautés qui avoient déjà adopté la décision arbitraire de l'Arrêt du Parlement de Bordeaux de 1714, ayant continué de s'y conformer, tandis que les autres accordoient constamment le tiers aux équipages ; des armateurs qui souffroient impatiemment que leur prétendu droit ne fût pas universellement reconnu, se sont pourvus au Conseil d'Etat du Roi, où il est intervenu Arrêt le 10 Janvier dernier (1759) par laquelle Sa Majesté a déclaré » que lorsque par sa Déclaration du 15 Mai 1756, art. 7, elle avoit bien voulu » accorder aux officiers & équipages de ses vaisseaux, le tiers dans les prises » qu'ils feroient, elle n'avoit pas entendu rien statuer en cela par rapport aux » prises qui seroient faites par les navires équipés par ses sujets en guerre & » marchandise, & que son intention étoit à cet égard *qu'il en fut usé comme par » le passé.* »

On ajoutoit dans ce mémoire, que cet Arrêt avoit besoin d'explication ; puisque sans cela, chaque Amirauté se croiroit autorisé à régler le partage des prises comme par le passé, ce qui entretiendroit la diversité des opérations ; qu'ainsi pour établir l'uniformité, il étoit nécessaire qu'il intervînt un nouvel Arrêt qui fixât la jurisprudence à cet égard ; que pour cela il s'agissoit d'opter entre les armateurs & les gens de mer ; sur quoi l'on observoit que les uns & les autres méritoient que l'Etat s'intéressât en leur faveur, puisque les uns sans les autres ne pourroient armer, soit en guerre, soit en marchandise seulement ; mais qu'on croyoit pouvoir dire que, dans le concours, les gens de mer méritoient la préférence à tous égards.

Le desir de faire fortune entretiendra toujours en effet l'ardeur des armateurs ; mais on n'attirera des gens au pénible service de la mer qu'autant qu'on leur fera trouver la juste récompense de leurs travaux & des périls auxquels ils s'exposent. Les gages qu'on leur donne ne sont que le salaire du service qu'ils doivent au navire, & ce service n'a rien de commun avec les prises. C'est-là un nouveau genre de péril qu'on ne peut exiger d'eux dans une navigation marchande ; & par conséquent qu'on n'en doit attendre que par l'attrait d'un gain raisonnable. Un dixieme seulement n'aura pas de quoi les contenter, sur-tout l'Ordonnance leur ayant accordé de tout temps le tiers ; & plutôt que de souffrir que ces neuf autres dixiemes passent à l'armateur, qui, tranquille dans son comptoir devroit leur savoir gré du bénéfice des deux tiers qu'ils lui procurent suivant la même Ordonnance ; ils aimeront mieux laisser échapper toute occasion de faire des prises, soit par la crainte de s'exposer à la mort ou au danger d'être pris, pour un si mince dédommagement que celui du dixieme, soit par jalousie même contre l'armateur qu'ils refuseront d'enrichir à leurs dépens. Or si cela arrive, dans combien de rencontres le service de l'Etat n'en souffrira-t-il pas ?

L'armateur lui-même y perdra, & il n'aura qu'à s'en prendre à son avarice ; car enfin s'il n'étoit pas livré en proie à cette passion, prétendroit-il les neuf dixiemes des prises ? Quel est son titre pour cela ? Pourquoi veut-il être de meilleure condition lorsqu'il n'a armé qu'en guerre & marchandise, que lorsqu'il a armé totalement en course ? Ce devroit même être tout le contraire, puisque

dans ce dernier cas, il lui en coûte incomparablement plus que dans le premier.

Après tout, & c'est ce qui tranche toute difficulté, l'équipage d'un navire marchand n'est nullement obligé d'attaquer les ennemis de l'Etat; il n'est pas engagé pour cela comme celui d'un corsaire : si donc il a le courage d'attaquer un vaisseau ennemi & le bonheur de s'en rendre maître, sur quel principe lui refuser la part qu'il auroit si le navire eût précisément été armé pour la course? Il a fait ce qu'auroit fait un corsaire ; il faut donc lui attribuer néceſſairement la rétribution due au corsaire. Il la mérite d'autant plus qu'il a fait plus que remplir son devoir.

On ajoutoit encore, en finissant ce mémoire, que la façon de penser sur cet objet important, n'étoit pas uniforme même parmi les armateurs; qu'il y en avoit plusieurs qui blâmoient hautement la prétention de ceux qui ne veulent pas se contenter des deux tiers des prises, & qu'ils en donnoient pour raison qu'il est intéressant d'exciter & soutenir l'émulation des gens de mer.

Après l'envoi de ce mémoire, les objections des armateurs opposés au droit légitime des gens de l'équipage, ayant été communiquées aux Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, ils y répondirent par une addition à leur premier mémoire en ces termes.

» De toutes les raisons alléguées par les armateurs pour s'attribuer les neuf » dixiemes des prises faites par les bâtimens armés en guerre & marchandise; » celle qui a le plus surpris, c'est l'assurance avec laquelle ils ont avancé qu'il » en avoit été usé de la sorte de temps immémorial.

Il leur seroit impossible de prouver qu'avant l'Arrêt du Parlement de Bordeaux, en date du 6 Février 1714, leur prétention ait jamais été autorisée par aucun Tribunal; ils ne prouveront pas même qu'elle ait été formée avant cette époque.

Jusques-là en effet, on avoit toujours pensé & reconnu que le tiers des prises étoit dû aux officiers & équipages des navires, sans distinction absolument de ceux armés en course, d'avec ceux équipés en marchandise avec commission en guerre.

La raison est que, par l'Ordonnance de la marine de 1681, & par les Réglemens postérieurs, ce tiers leur avoit été effectivement attribué sans aucune distinction ni restriction, & que suivant la regle de droit, où la loi ne distingue point, l'on ne doit pas non plus distinguer.

Mais puisque les armateurs invoquent un usage immémorial en leur faveur; c'est-à-dire, antérieur de beaucoup à l'Ordonnance de 1681, d'où ils inferent sans doute, que cette Ordonnance & ces Réglemens postérieurs n'ont eu pour objet que les armemens en course, sans toucher aux autres armemens, à l'égard desquels il étoit entendu qu'on se régleroit comme par le passé ; ils permettront qu'on leur dise que cet usage qu'ils alleguent est imaginaire, & que dans la réalité leur droit dans les prises étoit anciennement fort au-dessous de celui que l'Ordonnance de 1681 leur a accordé. Pour en être convaincu il n'y a qu'à jetter les yeux sur les Ordonnances de 1543, art. 25, & de 1584, art. 39, on y verra qu'originairement les bourgeois & avituailleurs des navires n'avoient pour tout droit qu'un huitieme dans les prises ; & que ce fut par un droit nouveau que le partage fut réglé autrement par ces deux Ordonnances. En conséquence il fut attribué au bourgeois du navire le quart de la prise, aux avituail-

leurs un quart & demi; (car dans ce temps-là ce n'étoit pas toujours le propriétaire du navire qui fournissoit les vivres & les munitions;) & à l'égard de l'autre quart & demi il fut réservé aux gens de l'équipage.

Depuis ce temps-là, jusqu'à l'Ordonnance de la Marine de 1681, on ne trouvera certainement pas aucun Réglement qui ait plus attribué aux armateurs des navires & moins aux gens de l'équipage; de sorte que cette Ordonnance de 1681 est la premiere qui ait réduit le droit de l'équipage au tiers au lieu du quart & demi qu'il avoit toujours eu depuis 1543.

Et qu'on ne dise pas que cela n'étoit bon que pour les armemens en course, sans aucune influence sur les armemens en marchandise, avec commission en guerre; car outre que cette distinction auroit besoin d'être soutenue de preuves claires & précises, preuves que les armateurs sont hors d'état de rapporter; c'est que Cleirac, auteur François & le seul que nous ayons qui ait écrit sur la matiere, s'exprime de maniere à écarter absolument cette subtile distinction.

Voici comme il s'explique dans son traité des contrats maritimes, chap. 11, art. premier.

» Si les maîtres des navires combattent contre les maures, pirates, écumeurs » de mer, ou contre les ennemis *POUR SE DÉFENDRE OU POUR ÉVITER » LE PÉRIL; & en se défendant*, ils conquêtent par force navires, ou mar- » chandises, ou s'il se trouve quelques marchandises flottantes, droit d'Ami- » rauté levé & payé, qui est le dixieme sur le tout de ce qui est conquête » dans la mer, le reste sera partagé, à savoir *un quart pour le bourgeois*, *quart » & demi pour les vituailleurs & autre quart & demi pour le maître & compa- » nons mariniers*; en outre les mariniers auront pour leur abordage les dé- » pouilles, habillemens, harnois & bâtons des ennemis qui seront forcés, » avec l'or & l'argent qu'ils trouveront sur eux jusqu'à la somme de dix écus, » si plus y en avoit, demeurera pour partager tout au butin & pour être » partagé comme dessus.

Il résulte manifestement delà qu'on n'avoit pas encore imaginé la distinction des armemens en course de ceux en guerre & marchandise, & que la loi accordoit indistinctement aux gens de l'équipage ce quart & demi des prises de quelque maniere qu'elles fussent faites.

En effet cet auteur, qui écrivoit il y a environ cent ans, parle évidemment du cas d'un armement hors la course, puisqu'il s'agit dans cet endroit de gens qui combattent *en se défendant, & pour éviter le péril d'être pris*, ce qui ne peut convenir à un armement pour la course, dont l'objet est d'attaquer sans se borner à se défendre. Il est d'autant moins permis de douter, qu'il ne parle effectivement d'un armement hors la course, que dans l'aticle suivant, il exhorte l'équipage qui *n'a rien dans la cargaison, à ne pas hazarder le bien d'autrui au combat.* Cependant le même auteur, en conformité des Ordonnances de 1543 & de 1584, attribue aux gens de l'équipage le quart & demi des prises par eux faites *quoiqu'en se défendant seulement.* Bien loin donc qu'il y ait un usage immémorial en faveur des armateurs, c'est précisément tout le contraire; & s'ils prétendent que l'Ordonnance de 1681, n'a entendu régler le partage des prises par tiers & deux tiers, que relativement aux prises faites en course, sans toucher aux prises faites hors la course; il faut donc qu'ils s'en tiennent aux précédentes Ordonnances qui alors subsisteront pour tou-

tes

tes les autres prises, & qu'en conséquence ils abandonnent à l'équipage le quart & demi de chaque prise; mais aussi alors trouveroient-ils leur compte? Qu'ils reconnoissent donc qu'à ne consulter que les Ordonnances & l'ancien usage, le tiers ne peut être disputé aux gens de l'équipage en quelque prise que ce soit.

Reste de savoir si l'Arrêt singulier rendu au Parlement de Bordeaux en 1714, depuis lequel temps seulement les armateurs ont prétendu faire valoir la distinction des prises faites en course, de celles faites par des navires armés en guerre & marchandises simplement, a pu déroger aux Ordonnances & introduire une jurisprudence contraire à ce qui s'étoit pratiqué jusques-là; car on défie les armateurs de rien produire en leur faveur avant cette époque. Or il n'est pas douteux que tout ce qui peut être jugé contre les Ordonnances, ne soit nul & rejettable. Dans cette matiere, cela peut même d'autant moins faire difficulté, que depuis l'année 1672, jusqu'à présent, il a été défendu aux Parlemens de connoître des prises & de tout ce qui en dépend.

Si depuis cet Arrêt extraordinaire du Parlement de Bordeaux, quelques Amirautés, pour n'y pas regarder d'assez près, ont adopté sa décision, il en est beaucoup d'autres qui, constamment attachées aux vrais principes, l'ont rejettée & ont toujours adjugé aux équipages le tiers de toutes les prises indistinctement.

Ainsi, depuis même cet Arrêt, l'usage est pour le moins autant contre les armateurs, qu'en leur faveur; avec cette différence, que celui qui leur est favorable, heurte les principes établis par les Ordonnances.

Les autres raisons qu'ils alléguent sont aussi faciles à détruire que leur prétendu usage immémorial. Ils disent, en premier lieu, qu'ils ne prennent des commissions en guerre que pour assurer leur navigation & uniquement pour se défendre des petits corsaires ennemis; que cette précaution fait, non-seulement la sûreté du bâtiment, mais encore rend l'équipage plus certain de sa liberté & de ses salaires, qu'il perdroit probablement sans cela.

A quoi l'on répond, qu'en tout ceci ils ne travaillent que pour leur propre intérêt, puisqu'en garantissant leurs navires d'être pris par les petits corsaires, ils diminuent d'autant leurs risques, la prime d'assurance & les salaires des gens de l'équipage. Mais enfin il en étoit de même anciennement, & cependant les Ordonnances n'en accordoient pas moins aux équipages le quart & demi de toutes les prises qu'ils faisoient; lequel quart & demi, par l'Ordonnance de 1681, a été réduit au tiers, sans, depuis que ce taux est varié jusqu'à l'année 1714, que le Parlement de Bordeaux s'avisa, pour la premiere fois, de ne leur donner qu'un dixieme des prises faites hors la course.

Ils opposent en second lieu, que leurs armemens pour nos colonies en temps de guerre leur coûtent cosidérablement en artillerie & munitions; que les salaires des équipages augmentent de moitié, & que les assurances sont excessives; d'où il concluent qu'etant surchargés, il est juste qu'ils profitent des prises que le hazard leur procure, d'autant plutôt qu'il est très-rare que les équipages courent des risques pour faire des prises.

Mais à ce compte ils devroient donc avoir la totalité des prises sans en faire part aux gens de l'équipage. Dailleurs tous les armemens ne sont pas destinés pour nos colonies, & cependant ils n'entendent pas moins reduire

le droit de l'équipage au dixieme en toute prise faite hors la course. D'un autre côté les dépenses qu'ils font en artillerie & munitions pour la navigation marchande, ne vont jamais au dixieme de ce qu'il leur en coûte dans les armemens en course.

A l'égard des salaires qui doivent nécessairement augmenter en temps de guerre, il n'est jamais arrivé qu'ils aient doublé, & l'augmentation dont ils se plaignent, a toujours été moindre à proportion du nombre des gens de l'équipage; parce que, plus l'équipage est nombreux, moins le service du navire est rude, le travail étant plus partagé, & les risques de l'équipage moins grands.

Pour ce qui est des prises d'assurances, leur taux ou quotité dépend aussi de la foiblesse ou de la force de l'armement; & au fonds cela ne fait rien aux armateurs, par ce que, plus les assurances coûtent, plus la valeur des marchandises augmente lorsqu'elles arrivent à bon port. Cela est si vrai, & le profit sur ces marchandises est tel, qu'il est quantité d'armateurs qui font assurer, non-seulement la valeur de leur navire & de leur cargaison, mais encore la prime & les primes de la prime, au moyen de quoi c'est de leur part une objection insidieuse qu'ils présentent ici.

C'est donc vainement qu'ils se disent surchargés & par conséquent, contre toute justice, qu'ils veulent s'attribuer les neuf dixiemes des prises par forme d'indemnité. Et lorsqu'ils ajoutent, pour atténuer le droit des équipages, que rarement ceux-ci courent des risques pour faire ces prises, non-seulement ils démentent des exemples en grand nombre qu'on seroit en état de leur opposer, mais encore à ne faire attention qu'aux prises faciles qu'ils supposent, à l'égard desquelles même il y a toujours des risques à courir, parce qu'il n'y a que l'événement qui en décide; c'est que, si les prises sont faciles à faire par un navire équipé simplement en guerre & marchandises, elles le sont à beaucoup plus forte raison pour un corsaire armé à grands frais, à l'équipage duquel on ne dispute pas le tiers. Pourquoi donc le refuser dans l'autre cas où les risques sont évidens de nature de chose, parce que jusqu'à ce que la prise soit faite, on ignore nécessairement à qui l'on a affaire?

Enfin les armateurs allèguent qu'il est plus avantageux en général au matelot, de n'avoir que le dixieme des prises en conservant ses gages en plein, que s'il obtenoit le tiers à la charge de rapporter ses mois de salaires.

Effectivement cela pourroit être vrai le plus souvent dans la supposition: mais sur quel principe les armateurs prétendent-ils que l'équipage ne peut avoir le tiers de la prise qu'à la déduction de ses gages? Il n'y a que les avances pour la course qui soient ainsi sujettes à rapport ou imputation, encore cela n'avoit-il pas lieu autrefois; & ici ce sont des gages ordinaires stipulés uniquement pour le service du navire & la conservation de la cargaison. Les armateurs en conviennent eux-mêmes en avouant que, s'ils prennent des commissions en guerre & marchandises, ce n'est pas pour se battre & en vue de faire des prises; ces gages n'ont donc rien de commun avec les avances payées aux corsaires, & par conséquent il n'y a pas d'imputation à en faire sur les prises. D'ailleurs les voyages de long cours durent assez souvent douze & quinze mois, & le temps de la course n'est ordinairement que de trois mois. Ainsi de ce que les avances pour la course qui à present

équivalent à trois mois de gages sur les navires marchands, sont imputables sur les parts des prises, on n'en peut pas conclure qu'il faudroit également imputer des gages de douze ou quinze mois, qui même ne sont gagnés qu'à condition de travailler gratuitement à l'armement & au désarmement, ce qui emporte d'ordinaire une perte de temps de plus de deux mois. A joindre comme il a déjà été observé que ces gages n'ont pour objet que le service du navire, abstraction faite de toute idée de prise.

Tous les prétextes des armateurs ainsi détruits, il ne reste plus entr'eux & les gens de l'équipage que la question de droit décidée depuis plus de deux cens ans en faveur de ces derniers par les Ordonnances; elle n'auroit jamais été agitée, si le Parlement de Bordeaux ne se fût avisé en 1714 de favoriser les armateurs à leur préjudice, en imaginant une distinction toute nouvelle, suivant laquelle il jugea à propos, malgré son incompétence, de réduire le droit des équipages armés en guerre & marchandises au dixieme, au lieu du tiers qui leur avoit constamment été accordé sans aucune restriction. Tel est l'unique titre des armateurs; ils ne sauroient en produire aucun autre antérieur ni postérieur; mais un pareil titre peut-il changer les loix? Il est arrivé néanmoins que cette décision singuliere a fait illusion dans quelques Amirautés, tandis que d'autres s'en sont écartées pour demeurer toujours attachées aux véritables regles.

» C'est pour faire cesser cette différence de jurisprudence, & en vue de la » fixer suivant les principes, que nous avons dressé le précédent mémoire. » Si les raisons que nous y avons exposées pour soutenir la cause qui nous » a toujours paru la seule juste, avant même que d'avoir vu les objections » des armateurs, n'ont pas encore opéré leur effet, nous osons nous flatter » que rien ne s'y opposera plus maintenant que nous avons dissipé les pré- » textes & les subterfuges auxquels les armateurs ont eu recours. Nous es- » pérons du moins que le zele qui nous anime fera excuser notre importunité. » Les gens de mer n'ont pour appui que les Commissaires de la Marine & » les Amirautés pour se garantir des injustices trop fréquentes que leur font » les armateurs. Nous n'aurions pu, sans manquer à notre devoir & à la jus- » tice, les abandonner dans une conjoncture aussi critique. Il est vrai que les » intérêts des armateurs ne nous doivent pas être moins chers; mais pour » les soutenir, il faut qu'ils nous paroissent fondés, & dans l'occurence nous » ne voyons rien qui ne combatte leur prétention. »

Dans l'intervalle de l'envoi des deux mémoires, il fut fait au premier une réponse favorable aux armateurs.

On s'attendoit que la décision définitive interviendroit sur le second mémoire; mais jusqu'ici il n'a rien paru, ce qui a engagé l'Amirauté de la Rochelle à continuer d'adjuger aux gens de l'équipage le tiers de toutes les prises indistinctement.

S'il arrive que la question soit enfin décidée contr'eux, ce sera à eux, pour se mettre à couvert de l'injustice des armateurs, à stipuler dans leurs contrats d'engagement, qu'en cas de prise, ils en auront le tiers suivant l'Ordonnance, aussi-bien dans les armemens en guerre & marchandises, que dans ceux qui n'ont que la course pour objet. Ce sera l'unique ressource qui leur restera; & même dès à présent ils doivent avoir soin de faire cette stipula-

tion, pour se garantir de l'événement de la décision qui pourroit intervenir.

Mais afin que l'équipage d'un navire marchand ait part à la prise qu'il a faite, il faut qu'il y ait une commission en guerre de M. l'Amiral, outre le congé; ou, pour tenir lieu de l'un ou de l'autre une commission en guerre & marchandise tout ensemble, sans quoi la prise appartient en entier à M. l'Amiral à titre de confiscation, & l'armateur ni l'équipage n'ont rien à y prétendre, comme il a été observé sur l'article premier du présent titre.

Une prise, quoique bonne en soi, n'est pas toujours adjugée en entier au vaisseau corsaire ou autre qui l'a faite. Il est des cas où d'autres vaisseaux sont fondés à y prendre part; mais il faut pour cela, ou qu'ils aient contribué à faire rendre le navire ennemi, ou qu'il y ait eu une société entre les capitaines de ces corsaires & celui qui a fait la prise, aux termes de laquelle ils soient convenus de se communiquer réciproquement les prises qu'ils feroient chacun de son côté, tant en absence qu'en présence.

Pour être censé avoir contribué à la prise, & à ce titre, être fondé à y demander part, il ne suffit pas de s'être trouvé à la vue de l'ennemi, soit pour être accouru au bruit du canon ou autrement, il faut, ou avoir combattu, ou avoir contribué réellement à faire rendre l'ennemi: sur quoi, en cas de contestation, ce sont les dépositions des prisonniers qui doivent décider. Article 62 de l'Ordonnance de 1584, conforme au sixieme de celle de 1555. Réglement du 27 Janvier 1706, rapporté sur l'article 19 ci-dessus, art. 2 & 6.

Le cas de la société entre deux ou plusieurs capitaines de vaisseaux armés en course, a aussi été prévu & approuvé par le même article 62 de l'Ordonnance de 1584; mais cette société n'est valable qu'entre les armateurs ou les capitaines des corsaires, & nullement avec un capitaine de vaisseau de Roi, armé pour le compte de Sa Majesté. Arrêt du Conseil du 29 Octobre 1695, qui à déclaré nulles pour l'avenir de pareilles associations verbales ou par écrit, sans une permission expresse du Roi.

Il faut même, aux termes de l'article 3 du Réglement du 27 Janvier 1706, pour qu'elles soient valables entre des capitaines de corsaires, qu'il y en ait preuve par un écrit qui en contienne les conditions, signé d'eux ou de leurs écrivains en leur présence, s'ils ne savent pas signer; Sa Majeste défendant d'avoir aucun égard aux sociétés verbales, qu'Elle déclare nulles & de nul effet.

Il y a pourtant une exception à cela dans l'article 4: elle est pour le cas où des armateurs donnant chasse à un vaisseau ennemi, en apperçoivent d'autres; » ils peuvent alors, en se séparant pour les poursuivre tous en même » temps, convenir par des signaux de s'admettre réciproquement au partage « des différentes prises qu'ils feront, ensorte que celui qui se separera en fai» sant un signal de pavillon rouge, sera admis à partager la prise dont il aura » abandonné la poursuite, & sera aussi obligé de consentir au partage du » vaisseau qu'il aura pris, si les autres armateurs qui continuent leur chasse lui » répondent par un signal semblable; & au cas que les autres fassent un signal » de pavillon blanc, ce signal sera une marque de refus, & exclura la société.

Indépendamment de toute société formée par écrit, ou par les signaux dont il vient dêtre parlé, si deux ou plusieurs corsaires donnent en même temps dans une flotte, il y aura alors une société tacite entr'eux, qui rendra commune à eux tous toutes les prises qu'ils feront respectivement dans cette

occasion, comme ayant tous également contribué à ces prises. C'est la disposition de l'article 5 du même Réglement.

En cette partie il n'y a point de distinction à faire par rapport aux vaisseaux du Roi; c'est-à-dire, que les armateurs corsaires qui auront donné dans la flotte & fait des prises pendant que les vaisseaux du Roi combattoient ceux de l'escorte, auront part à toutes les prises, & de même dans tous les cas où par leur jonction aux vaisseaux du Roi, ils auront véritablement contribué à faire rendre l'ennemi. Mémoire fourni au nom du Roi par M. le Procureur Genéral, visé dans l'Arrêt du Conseil du 29 Octobre 1695. Ordonnance du Roi du premier Octobre 1705, en faveur des armateurs de Dunkerque.

Il y a plus : il suffira même à l'avenir que les corsaires sortent des ports avec les vaisseaux du Roi ou qu'ils les joignent à la mer, pour avoir part dans toutes les prises qui seront faites dans lesdites jonctions, de même que dans les gratifications accordées pour les canons pris & par tête de prisonniers. Article 8 de la Déclaration du 5 Mars 1748, confirmé par autre Déclaration du Roi du 15 Mai 1756, aussi article 8. Elles ont été rapportées sur l'article précédent.

Quant à la répartition à faire du produit des prises, entre les vaisseaux des particuliers qui sont jugés y avoir part conjointement, la regle est de les y faire participer à proportion de la force de leurs frégates & de leurs équipages, du nombre & du calibre de leurs canons. Arrêt du Conseil du 29 Octobre 1695, conforme au Jugement rendu par l'Amiral le 25 Août de la même année, & suivi d'un autre Jugement semblable en date du 12 Juillet 1696. Et cette regle a été expressément confirmée par l'article 5 du Réglement déjà cité du 27 Janvier 1706.

L'opération de la distribution se fait de la maniere suivante. Conformément à un Jugement de l'Amirauté de Dunkerque, du 13 Décembre 1695, chaque pied de quille est compté pour une part. Au sujet du calibre des canons, on en fait la division par trois livres de balles, & l'on compte chaque nombre de trois livres de balle pour une part, de maniere qu'un canon de six livres vaut deux parts, ainsi du reste. Trois pierriers valent une part, chaque homme est compté aussi pour une part, & chaque mousse pour une demi-part.

Alors on ne fait point attention au nombre & à la qualité des officiers; on ne les compte que pour hommes, comme le reste de l'équipage, sauf à faire la subdivision entre les équipages de chaque navire, suivant la regle établie à cet égard.

Il est entendu que la répartition ne se fait que du net produit de la prise commune, déduction faite de tous frais, des droits des fermes & des six deniers pour livre des invalides; de maniere que ce n'est que de ce qui en reste qu'on attribue à chaque corsaire la part qu'il y doit avoir relativement à l'opération qui vient d'être indiquée.

Mais cette opération ne se pratique plus qu'entre les corsaires; & lorsqu'il s'agit du partage des prises entre les vaisseaux du Roi & des corsaires qui sont jugés devoir y avoir part, on n'a plus d'égard à la différence du calibre des canons, à la grandeur des bâtimens ni à la force de leurs équipages. Cela avoit d'abord été ainsi réglé par exception, en faveur des armateurs de

Dunkerque, par l'Ordonnance du premier Octobre 1705 ; mais depuis l'exception est devenue générale en faveur de tous les corsaires, par l'art. 8 de la Déclaration du Roi du 5 Mars 1748, confirmé aussi par l'art. 8 de la Déclaration du 15 Mai 1756.

Il est pourtant à observer que le partage, entre des vaisseaux du Roi, ayant tous part dans une ou plusieurs prises, doit toujours se faire, eu égard au nombre & au calibre de leurs canons de 4 livres & au-dessus, & à la force de chaque équipage. Article 10 de l'Ordonnance du 15 Juin 1757, rapportée sur l'article précédent.

La distribution du produit de la prise étant faite entre tous les corsaires qui ont été admis à y prendre part, il s'agit ensuite de la subdivision de la portion attribuée à chaque corsaire, entre les gens de l'équipage & l'armateur. On conçoit qu'il en est à ce sujet tout comme lorsque la prise a été faite par un seul corsaire ; c'est-à-dire, qu'aux termes de notre article, il en revient les deux tiers à l'armateur, & l'autre tiers aux gens de l'équipage pour le partager & subdiviser entr'eux.

La regle de ce partage est établie par l'art. 9 du Réglement du 25 Novembre 1693, rapportée sur l'art. 2 ci-dessus, elle est telle. C'est le capitaine qui en fait la division avec les officiers majors, aux termes de l'art. 8, dans laquelle il peut prendre 12 parts & rien plus (outre le coffre du capitaine pris qu'il a hors part jusqu'à la valeur de cinq cens écus, qui n'entre point dans la fixation générale du produit de la prise, comme il a été observé sur l'art. 20 ci-dessus il doit attribuer ensuite au capitaine en second 10 parts; aux deux premiers lieutenans 8 parts; aux autres lieutenans, à l'écrivain & au premier maître 6; aux enseignes, au maître chirurgien & aux deux maîtres 4; aux maître des prises, pilotes, contre-maîtres, capitaine des matelots, capitaines d'armes, maîtres canonniers & maîtres charpentiers 3 parts ; aux seconds canonniers, charpentiers, calfats, bossemens, maîtres de chaloupe, voiliers, armuriers, quartier-maître & second chirurgien 2 parts; aux volontaires une ou deux, suivant leur mérite & leur service ; aux matelots à proportion de leur travail & capacité, mais pour l'ordinaire une part au moins; aux soldats demi-part, trois quarts de part & même une part, suivant leurs services; & aux mousses un quart de part ou demi-part, suivant leur force.

Il ne doit pas oublier ceux qui sont morts dans le combat d'où la prise s'est ensuivie, ni ceux qui sont morts de maladie durant la course après les prises faites, parce que leurs parts dans ces prises doivent passer à leurs veuves & héritiers. A l'égard de ceux qui auront été blessés ou estropiés dans les combats contre les ennemis, il peut leur atribuer, outre leurs parts, telle somme qu'il jugera à propos, *pourvu* néanmoins *qu'elle n'excede pas le double de la valeur de leurs parts ; laquelle gratification sera prise sur le total du provenu desdites prises*, aussi-bien que les frais de leur pansement & guérison.

Aux termes de l'Arrêt du Conseil du 9 Juin 1706, il doit aussi être attribué une récompense aux veuves de ceux qui seront tués dans la course; mais c'est à prendre sur la retenue des trois deniers pour livre ordonnée par ce même Arrêt, sur le produit net des prises.

Par la nouvelle Déclaration du Roi, du 15 Mai 1756, art. 12, Sa Majesté promet la demi-solde à ceux des équipages des corsaires qui, au moyen des

blessures qu'ils auront reçues dans les combats, se trouveront invalides, & des pensions aux veuves de ceux qui auront été tués aussi dans les combats.

Pour obvier au retardement que les armateurs pourroient apporter au paiement du tiers dû à l'équipage, l'art. 10 du même Réglement du 9 Juin 1706, leur enjoint de remettre au greffe de l'Amirauté les Arrêts du Conseil qui auront déclaré les prises bonnes, & cela dans six semaines à compter du jour de leur date pour y être enrégistrés, & ensuite procédé à la liquidation du produit des prises; à l'effet de quoi ils produiront les procès-verbaux de la vente, avec l'état au détail des avances par eux payées à l'équipage & le réglement des parts, quinzaine après la livraison des marchandises, qui commencera le lendemain de la vente, afin que chacun puisse connoître promptement ce qui lui revient; & faute par les armateurs de satisfaire à ce que dessus, pourront les Officiers de l'Amirauté adjuger, par maniere de provision, aux matelots, une somme pareille à celle qu'ils auront reçue pour leurs avances.

Dans l'opération à faire entre l'armateur & l'équipage, il ne doit nullement être question des frais d'armement, de relâche & de désarmement du corsaire, quoiqu'il en ait été fait objet ci-devant pour réduire le dixieme de M. l'Amiral, en conséquence de l'Edit du mois d'Août 1743, & qu'on y ait actuellement égard pour regler les six deniers pour liv. des invalides, relativement à l'Arrêt du Conseil du 30 Août 1745; parce que, vis-à vis de l'équipage, ce sont là des frais que l'armateur doit supporter en particulier, & que ce n'est qu'à raison de ces dépenses qu'il a les deux tiers dans les prises. Dans l'opération donc qui est à faire entre l'équipage & lui, il n'y a de distraction à faire que des frais de décharge & de justice, tant pour la vente que pour la liquidation de la prise, des droits des fermes, suivant l'explication ci-dessus, & des six deniers pour livre des invalides; après quoi tout le reste doit être partagé, de maniere qu'il y en ait un tiers pour l'équipage, sans que l'armateur puisse lui faire supporter aucune autre dépense. Mais il a droit de déduire & précompter à chacun des gens de l'équipage ce qui leur a été payé pour avances sur les prises à faire.

Toutes ces opérations au reste sont du ressort des Officiers de l'Amirauté, & ce n'est que par eux qu'elles doivent être faites sur les états & les pieces justificatives que l'armateur leur présente à cette fin. Il en est de même par rapport au capitaine du corsaire, pour ce qui concerne la distribution des parts afférantes aux gens de l'équipage dans le tiers du produit de la prise.

Les liquidations particulieres se sont toujours faites & se font encore actuellement par les Officiers de l'Amirauté où les prises ont été déchargées & vendues.

A l'égard de la liquidation générale des prises faites par un même corsaire, la regle a toujours été qu'elle fût faite au Siege de l'Amirauté du lieu de l'armement du corsaire; mais aujourd'hui il est libre aux armateurs de rendre leurs comptes d'armement & de faire faire la liquidation générale des prises de leurs corsaires, au Siege de l'Amirauté du lieu de leur résidence, quoique leurs corsaires aient été construits ou armés ailleurs. Lettre de M. l'Amiral, du 9 Juin 1758.

Il a été parlé aſſez au long, ſur l'article précédent, de ces liquidations générales & de la maniere d'y procéder, principalement en ce qui concerne le réglement des ſix deniers pour livre des invalides, *ubi vide.*

Après la liquidation définitive, l'armateur doit payer ſans délai à chaque part-prenant dans la priſe, & au plus tard dans trois jours, ce qui lui à été attribué, s'il eſt préſent ou repréſenté par quelqu'un porteur de ſa procuration en bonne forme. Quant aux parts des morts ou des abſens, il eſt obligé d'en dépoſer le montant entre les mains du tréſorier des invalides, qui lui en donnera une décharge au pied du rôle de répartition. C'eſt la déciſion formelle de l'art. premier du Réglement du 2 Juin 1747, qui en cela eſt une ſuite de l'arrangement qui avoit déjà été pris par rapport aux gages & loyers des gens morts en mer ou abſens, lors du décompte fait par le Commiſſaire aux claſſes.

L'article 2 du même Réglement du 2 Juin 1747, porte que le tréſorier des invalides ſera tenu d'avoir un regiſtre ſur lequel il inſcrira les noms des particuliers dont il aura reçu les portions dans les priſes, avec les ſommes dues à chacun pour n'en faire la delivrance qu'aux réclamateurs dont le droit aura été reconnu par les Officiers de l'Amirauté, conformément à ce qui ſe pratique au ſujet des gages & des effets des gens morts en mer. Les vacations des Officiers de l'Amirauté ſont fixées, à l'égard des réclamateurs, à raiſon de 6 deniers pour livre, par l'art. 3.

Le temps de la réclamation eſt tout de même de deux années, à l'expiration deſquelles, ſans qu'il ſe ſoit préſenté de réclamateur, il ſera délivré un tiers de tout ce qui n'aura pas été réclamé, au receveur de M. l'Amiral, & le tréſorier ſe chargera en recette des deux autres tiers au profit des invalides. Telle eſt la diſpoſition de l'art. 4, conforme tout de même à ce qui s'obſerve pour les effets des gens morts en mer; & l'article 5 ordonne que tout cela ſoit exécuté dans les colonies, comme dans tous les ports du Royaume.

Au ſurplus, ce délai pour la réclamation n'eſt pas plus fatal dans ce cas que dans l'autre, *vide notata*, ſur l'article 36 du titre des naufrages.

Pour ce qui eſt des déſerteurs, voir l'article précédent.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

Faiſant défenſes aux Capitaines des vaiſſeaux du Roi de faire aucune ſociété, verbale ni par écrit, ſans permiſſion de Sa Majeſté, avec les capitaines ou maîtres des bâtimens armés en courſe pour le compte des particuliers.

Du 29 Octobre 1695.

Etrait des regiſtres du Conſeil d'Etat.

VU par le Roi, étant en ſon Conſeil, la Réquête des armateurs de la frégate l'Entreprenante, de Bayonne, tendante à ce que faiſant droit ſur l'oppoſition, à l'Arrêt du 16 Novembre 1694, leur ſoit adjugé part dans la priſe du vaiſſeau l'André, de Bilbao, laquelle a été faite par

par la frégate de Sa Majesté la Jolie, en conséquence de l'acte de société passé à la mer entre les capitaines, le 6 Juin 1694, ladite Requête signée Fleureau, contenant que cet acte de société à été passé dans un temps non suspect, & par des officiers qui par leurs ordres étoient obligés de croiser de compagnie, ce qui emportoit une société nécessaire; joint que les opposans sont obligés par les conditions de leur armement a entretenir la frégate l'Entreprenante de toutes réparations, radoubs, agrêts, & rechanges nécessaires, qu'ils ne disconviennent pas que Sa Majesté n'ait un tiers dans la part qui doit revenir à cette même frégate, mais qu'ils en prétendent les deux tiers; que le succès de la société pouvoit être avantageux à Sa Majesté, si la frégate l'Entreprenante eût fait des prises de son chef, il est juste de les rendre participans de celle qu'a fait la Jolie; que l'Ordonnance de la Marine autorise les sociétés sans aucune différence de personnes, que les capitaines des vaisseaux du Roi & les maîtres des vaisseaux des particuliers peuvent également obliger leurs bâtimens lorsqu'ils sont à la mer, & dans le cours de leur navigation; qu'ainsi les uns & les autres peuvent former & contracter entr'eux des sociétés dans les mêmes termes que les vaisseaux particuliers qui sont à vue, ont leur part dans toutes les prises faites par ceux du Roi, & que l'on ne peut autoriser ces sociétés tacites que forme la présence, sans admettre à plus forte raison les sociétés qui sont fondées sur des conventions respectives; le Mémoire donné au nom de Sa Majesté, tendant à ce que les armateurs de la frégate l'Entreprenante de Bayonne soient déboutés de leur Requête, & ledit Arrêt du 16 Novembre 1694, exécuté selon sa forme & teneur, ledit Mémoire contenant que le capitaine de la frégate la Jolie n'avoit pu s'associer avec celui de l'Entreprenante sans un ordre exprès & précis, & que du moins cette société ne pouvoit avoir lieu que par rapport aux portions des deux capitaines; que la frégate l'Entreprenante étoit entretenue par le Roi de ses agrêts, armement, loyers d'équipage & vivres, qu'elle étoit payée pour servir de convois, qu'il étoit libre aux propriétaires d'y charger telles marchandises que bon leur sembleroit pour leur propre compte, qu'il étoit convenu par le même traité que si cette frégate faisoit quelques prises, les deux tiers en appartiendroient aux propriétaires, & seulement le tiers au Roi; que quand les capitaines des vaisseaux du Roi pourroient les obliger en certain cas, ce seroit seulement pour empêcher leur perte, ou pour acheter ce qui peut être nécessaire pour continuer leur navigation; mais que ce pouvoir ne leur donne pas celui de contracter des sociétés ni verbales ni par écrit; que si Sa Majesté a bien voulu partager les prises faites par ses vaisseaux avec ceux qui sont à la vue, c'est parce que cette présence présuppose un concours d'action qui peut mériter récompense; mais que ces sociétés passageres qui naissent d'une assistance réciproque, ne sont d'aucune conséquence pour les sociétés par écrit; qu'ainsi dans les regles, les opposans n'ont aucun droit dans la prise dont il s'agit; vu aussi la procédure faite par les Officiers de l'Amirauté de Bayonne au mois de Juillet 1694, l'acte de société du 6 Juin de la même année, une copie de l'Arrêt du 16 Novembre 1694, & les autres pieces; oui le rapport du Sr. Phelypeaux de Pontchartrain, Secretaire d'Etat, & des commandemens de Sa Majesté, ayant le département de la Marine: Le Roi étant en son Conseil, ayant aucunement égard à la Requête d'opposition des armateurs de la frégate l'Entreprenante, leur a, par grace & sans tirer à conséquence, adjugé part dans la prise dudit vaisseau l'André de Bilbao, ordonne que les deniers provenans de la vente dudit bâtiment & des marchandises de sa cargaison seront partagés à proportion de la force des frégates & suivant les conditions de leur armement, le tout néanmoins à la réserve du dixieme du Sr. Comte de Toulouse, Amiral de France, qui sera payé au Receveur de ses droits; *fait Sa Majesté défense pour l'avenir aux capitaines de ses vaisseaux, de faire aucunes sociétés ni verbales ni par écrit avec les capitaines ou maitres des bâtimens armés en course pour le compte des particuliers, sans son ordre exprès, le tout à peine de nullité & d'interdiction contre les contrevenans;* ordonne que le present Arrêt sera lu, publié & enrégistré dans les Siéges de l'Amirauté, à ce qu'aucun n'en ignore; enjoint à ceux de l'Amirauté de Bayonne de tenir la main à son exécution en ce qui concerne la prise dont il s'agit. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le vingt-neuf Octobre mil six cent quatre-vingt-quinze.

Signé, PHELYPEAUX.

REGLEMENT DU ROI,

Concernant les parts, portions d'intérêts & dixiemes non réclamés, appartenans aux officiers & équipages des bâtimens armés en course, dans les prises qu'ils ont faites sur les ennemis de l'Etat.

Du 2 Juin 1747.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant fait don aux Invalides de la Marine, par ses Edits des mois de Décembre 1712 & Juillet 1720, de tous les deniers & effets appartenans aux officiers mariniers, matelots, passagers & autres, en quelque sorte & maniere que ce soit, qui n'auront pas été réclamés dans les deux années de l'arrivée des vaisseaux armés pour le commerce, à compter du jour & date des déclarations qui seront faites au Greffe des Amirautés: comme aussi de la solde, dixiemes & portions d'intérêts qui pourroient appartenir aux officiers-mariniers, matelots, volontaires & autres, armés en course, qui ne les auroient pas réclamés dans les deux années à compter du jour de la liquidation des prises. Et voulant prévenir toutes les contestations qui pourroient naître au sujet du recouvrement à faire de ces parts, portions d'intérets & dixiemes non réclamés dans les prises, sous prétexte que les Edits ci-dessus cités n'ont point statué sur la maniere dont le recouvrement en devoit être fait, Sa Majesté a résolu le présent Réglement, qu'elle veut être exécuté ainsi qu'il suit.

ARTICLE PREMIER.

Le recouvrement des parts, portions d'intérêts & dixiemes sur les prises, revenans aux équipages des bâtimens armés en course, & qui ne seront pas réclamés dans les délais de l'Ordonnance, sera fait en faveur des Invalides de la Marine, de la même maniere que celui des soldes & produits d'inventaires non réclamés des morts à la mer sur les bâtimens de commerce; à l'effet de quoi les armateurs ou dépositaires des armemens en course seront tenus de remettre entre les mains des Trésoriers des Invalides de la Marine dans les ports où ces armemens auront été faits, les montans desdits parts, portions d'intérêts & dixiemes dans les prises, appartenans aux morts ou absens faisant partie des équipages des bâtimens preneurs, lors de la répartition qui en sera faite par les Officiers des Amirautés, trois jours après la liquidation faite des prises; il en sera donné décharge valable par les Trésoriers des Invalides, au pied du rôle de répartition qui en sera faite.

II. Il sera tenu un registre par le Trésorier des Invalides, dans lequel seront inscrits les noms des particuliers auxquels ces parts, portions d'intérêts & dixiemes appartiendront, avec les sommes qui lui seront remises par les dépositaires de ces armemens: ceux qui les réclameront, seront tenus de justifier de leurs droits & qualités pardevant les Officiers des amirautés, qui ne leur donneront main-levée des sommes réclamées qu'après avoir ordonné la communication desdites demandes & pieces justificatives d'icelles, à l'Officier des Classes & au Receveur des droits de l'Amiral; pour contredire ou consentir à ladite main-levée par de simples mémoires; & le Trésorier des Invalides fera mention de leur consentement en marge de l'article d'un chacun, sur le registre qu'il tiendra à cet effet; & que les réclamateurs émargeront pour servir d'acquit au Trésorier

III. Les salaires dûs aux Officiers de l'Amirauté par ces réclamateurs, leur seront payés à raison de six deniers pour livre sur le montant de la réclamation, à quoi Sa Majesté a fixé lesdits salaires pour tous droits.

IV. Après le délai de deux années accordées aux réclamateurs de ces parts, portions d'intérêts & dixiemes, à compter du jour de la liquidation des prises; il sera dressé un état par l'Officier des Classes du port où ces liquidations auront été faites, il l'enverra au Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, signé de lui & du Receveur de l'Amiral, auquel il en sera délivré copie pour recevoir le tiers sur ces parts, portions d'intérêts & dixiemes non réclamés qui revient à l'Amiral, duquel tiers ce Receveur donnera son reçu par ampliation au pied de la

copie dudit état; & le Trésorier des Invalides de la Marine sera recette des deux autres tiers à leur profit, sur les Ordonnances du Roi qui en seront expédiées.

V. L'intention de Sa Majesté est que le présent Réglement soit exécuté dans les Colonies sujettes à son obéissance, de même que dans tous les ports du Royaume, pour les parts, portions d'intérêts & dixiemes non réclamés des équipages, sur le produit des Prises qui y seront amenées.

Pour l'exécution du présent Réglement. Mande Sa Majesté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, aux Intendans de la Marine & Ordonnateurs dans ses ports, aux Intendans départis dans ses Colonies Françoises, & à tous autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à ce que le présent Réglement soit exécuté selon sa forme & teneur, lequel sera enrégistré au Greffe des Amirautés, tant du Royaume que des Colonies, lu, publié & affiché par-tout où besoin sera, à ce que personne n'en prétende cause d'ignorance. Fait à Bruxelles le deux Juin 1747. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELIPEAUX.

LETTRE DE M. L'AMIRAL,

Sur le fait des liquidations.

Du 9 Juin 1758.

MESSIEURS les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, sur les différentes représentations qui ont été faites par divers armateurs des ports, j'ai cru conformément aux intentions du Roi, dont je me suis assuré, devoir révoquer les dispositions de ma Lettre du 3 Avril 1745, concernant les liquidations générales des prises. C'est pour entrer dans l'esprit de la Déclaration de Sa Majesté du 15 Mai 1756, pour l'encouragement de la course, qu'il a été décidé, que les armateurs auroient dorénavant, la liberté de rendre leurs comptes d'armement, & de faire faire les liquidations générales des prises de leurs corsaires, aux Sieges des Amirautés du lieu de leur résidence, nonobstant que les corsaires aient été construits ou armés dans d'autres ports. Telle est aujourd'hui l'intention du Roi, pour ne point gêner les armateurs dans leurs opérations. Je suis Messieurs les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, votre bien affectionné.

Signé L. J. M. DE BOURBON.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui ordonne qu'il en sera usé comme par le passé pour le partage des prises ou rançons que pourroient faire les bâtimens armés en guerre & marchandises par les Sujets de Sa Majesté.

Du 10 Janvier 1759.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

VU par le Roi, étant en son Conseil, la Déclaration du 15 Mai 1756, portant différens encouragemens pour la course sur les ennemis de l'Etat, par l'article VII de laquelle, Sa Majesté auroit accordé aux officies & équipages des vaisseaux armés pour son compte, le tiers dans le produit net des prises des vaisseaux marchands qui seroient par eux faites: & Sa Majesté étant informée qu'à la faveur de cette disposition, qui ne regarde que ses vaisseaux, les officiers & équipages des bâtimens appartenans à ses sujets, qui sont armés en guerre & marchandises, prétendent avoir le tiers dans le produit des prises, & qu'il s'est

élevé à ce ſujet différentes conteſtations dans les Sieges d'Amirautés ; qu'il y auroit même eu une diverſité de jugemens à l'occaſion de cette prétention, & ſur l'interprétation de l'article VII de ladite déclaration. A quoi Sa Majeſté voulant pourvoir: Oui le rapport, le Roi étant en ſon Conſeil, a ordonné & ordonne que la Déclaration du 15 Mai 1756, & ſon Ordonnance rendue en conſéquence le 15 Juin 1757, concernant l'un & l'autre les priſes faites par les bâtimens armés pour ſon compte, ſeront exécutées ſelon leur forme & teneur; & qu'à l'égard des officiers & équipages des navires armés en guerre & marchandiſes, par ſes ſujets, il en ſera uſé pour le partage des priſes ou rançons qui pourroient être faites par leſd. navires, comme par le paſſé, s'il n'y a ſtipulation ou contravention dans l'engagement fait entre les armateurs & les équipages, ſans qu'à l'occaſion, ou ſous prétexte du préſent Arrêt, on puiſſe attaquer les jugemens intervenus, & les liquidations faites en conſéquence. Mande & ordonne Sa Majeſté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du préſent Arrêt, qui ſera enrégiſtré aux Greffes des Amirautés. Fait au Conſeil d'Etat du Roi, Sa Majeſté y étant, tenu à Verſailles le dix Janvier mil ſept cent cinquante-neuf.

Signé, BERRYER.

ARTICLE XXXIV.

FAiſons défenſes aux Officiers de l'Amirauté de ſe rendre adjudicataires, directement ou indirectement, des vaiſſeaux, marchandiſes & autres effets provenant des priſes, à peine de confiſcation, quinze cent livres d'amende, & d'interdiction de leurs charges.

ON trouve les mêmes défenſes dans l'art. 10, tit. 3 du liv. prem. par rapport aux baux dont l'adjudication ſe fait par les Officiers de l'Amirauté, & dans l'art. 16 du tit. des naufrages pour les ventes d'effets naufragés.

Cependant quoique la prévarication ſoit la même dans tous les cas, les peines y ſont exprimées diverſement; ce qui ſelon toute apparence ne vient que d'un manque d'attention de la part des rédacteurs de cette Ordonnance. C'eſt pourquoi je penſe qu'il s'agit de réunir ces différentes peines, pour faire ſupporter ce qu'elles ont de plus rigoureux à l'officier prévaricateur, & cela par les raiſons qui en ſeront apportées ſur ledit art. 16 du tit. des naufrages.

Par rapport à la privation des charges, ſur-tout, je vois d'autant moins de difficulté à lui faire prendre la place de l'interdiction prononcée ſimplement par cet article, qu'il a enchéri ſur l'amende ou peine pécuniaire ; au moyen de quoi jugeant que la tentation de prévariquer pourroit être plus preſſante & plus vive dans les ventes des priſes, & voulant que la ſévérité des peines ſervît à la faire ſurmonter, il eſt tout naturel d'en inférer, qu'au lieu de la ſimple interdiction, ou ſous ce terme interdiction, il a entendu la privation des charges, à l'exemple des deux autres articles cités, n'y ayant abſolument aucune raiſon de différence, ou plutôt cette peine, devant ſuivre néceſſairement l'augmentation que cet article a faite de la peine pécuniaire. Et ce qui me paroît achever de lever tout doute à ce ſujet, c'eſt l'Ordonnance de Philippe V, Roi d'Eſpagne, ſur le fait des priſes, en date du 21 Août 1702, Ordonnance preſque en tout conforme aux diſpoſitions du préſent titre comme ayant été faite ſous les yeux de Louis XIV, juſque-là même que la plûpart des articles y ſont copiés mot à mot. Or cette Ordonnanc, art. 36, en faiſant les mêmes

défenses aux Officiers de l'Amirauté sous peine de 1500 florins d'amende, ajoute précisément la peine *d'être destitués de leurs charges*, au lieu de la simple interdiction.

Tout ce qui est défendu directement l'est aussi indirectement, puisque sans cela rien ne seroit plus aisé que d'éluder la loi. Ainsi, la prévarication étant la même de la part des Officiers de l'Amirauté, s'ils se rendoient adjudicataires sous des noms interposés, & qu'il y en eût preuve, la punition seroit aussi la même.

En cette partie au reste, sous le nom d'Officiers de l'Amirauté, doivent être compris le Greffier en Chef, les commis Greffiers & l'Huissier de service employé pour publier les encheres, comme il a été observé sur l'art. 10, tit. 3, liv. premier déjà cité, & comme il sera dit encore sur ledit art. 16 du tit. des naufrages.

Dans le Réglement du 6 Juin 1672, en forme d'instruction sur le fait de la procédure des prises, il étoit simplement recommandé aux Officiers de l'Amirauté » d'observer étroitement les défenses portées par les Ordonnances & » Réglemens, de ne se rendre adjudicataires des marchandises des vaisseaux pris, » ni sous leur nom ni sous celui des personnes interposées.. » Mais cela étoit trop simple, & ne se rapportoit qu'aux défenses faites en général aux juges de se rendre adjudicataires des choses qui se vendent par leur autorité. Il falloit donc, portant la prévoyance plus loin, prévenir le mal par la crainte des peines, & c'est ce que notre Ordonnance a fait de maniere à ne pouvoir être taxée de rigueur que par ceux qui ne savent pas avec quelle pureté de sentimens il faut exercer la magistrature.





TITRE X.

DES LETTRES DE MARQUE OU DE REPRESAILLES.

ON ne voit pas pourquoi ce titre a été paſſé ſous ſilence dans l'Ordonnance de 1684, concernant la Bretagne.

Le droit de repréſailles eſt celui qu'a tout Potentat de ſe faire juſtice lui-même, du tort qui lui a été fait par un autre Prince, ou par ſes ſujets, & dont il ne lui a pas été donné ſatisfaction.

C'eſt encore la faculté qu'ont les Souverains d'accorder à leurs ſujets des lettres pour les autoriſer à ſaiſir les biens qu'ils trouveront appartenans aux ſujets d'un autre Prince, pour s'indemniſer du tort qu'ils en auront reçu, & qu'on aura réfuſé de réparer.

En conſéquence de ce double droit, qui eſt admis par toutes les nations, ſi un Prince s'empare d'une des places d'un autre, s'il lui refuſe la reſtitution de quelques-uns de ſes biens ou de ſes ſujets; enfin s'il lui fait quelqu'autre injuſtice, celui-ci eſt fondé à ſon tour à s'emparer d'une des places de l'autre à ſa bienſéance, à ſaiſir ſes biens ou ceux de ſes ſujets, même à les arrêter priſonniers, juſqu'à ce que la juſtice qu'il a droit d'attendre lui ait été rendue.

Tout cela convient à la définition que donne Loccenius du droit de repréſailles, *de jure maritimo*, *lib.* 3, *cap.* 5, *n.* 2, *fol.* 258, en ces termes, *eſt jus prœhendendi ac detinendi bona & corpora ſubditorum etiam exterorum, in compenſationem injuriæ & læſionis quæ in publicum detrimentum præcipuè vergit.*

Selon les mêmes Auteurs *ibid.* ce terme *repréſailles*, uſité preſque par tout, les uns le font dériver du mot François *repriſe* ou *reprendre*, à *reprehenſione aut reprehender*; d'autres du mot Latin *reprimer*, & d'autres du mot Italien *priſa*, qui ſignifie *capture*: mais, ajoute-t-il, tout cela revient au même.

Le mot Italien cependant eſt *repreſaglia*, ſuivant le Dictionnaire de Trévoux; & du reſte il ne faut point, ce ſemble, chercher l'étymologie de ce terme ailleurs que dans ce mot de baſſe latinité *repreſalia*, qui, comme l'obſerve Grotius, a paſſé dans les langues vulgaires.

Dans les principes du droit des gens, pour légitimer l'exercice des repréſailles, il n'eſt nullement néceſſaire que le Prince contre qui ce remede eſt employé ni ſes ſujets, aient uſé de violence, ou aient fait quelque ſaiſie ou autre entrepriſe irréguliere ſur les biens de l'autre ou de ſes ſujets; il ſuffit qu'il y ait déni de juſtice, ou refus de paiement d'une dette légitime, que cette dette ſoit due par le Souverain lui-même ou par ſes ſujets.

Outre les Auteurs indiqués par le Commentateur sur l'art. premier d'après le Guidon de la mer, chap. 10, art. premier, pag. 301, on peut voir à ce sujet Bouchel dans sa Bibliotheque, *verbo* représailles, Stypmannus, *ad jus maritimum, part. 5, cap. 1, n. 22, fol. 637;* Jacobus à Canibus, *Tractat. de represailiis, part. 1, à n 1, usque ad 22*, Maritinus Laudensis, *tit. eodem, n. 3 & seq.* & Jullius Ferretus, *de re navali, lib. 5, n. 22 & seq.* Grotius, du Droit de la Guerre & de la Paix, liv. 3 chap. 2 tout entier, où il démontre la justice des représailles, quoique de droit nul ne soit tenu des dettes d'autrui, ou de réparer les torts d'autrui. On y peut joindre les notes de Barbeyrac, *ibid.* de même que Pufendorf, du Droit de la nature & des gens, liv. 8, ch. 6, §. 13.

Ce dernier entrant dans un certain détail, dit :

« C'est encore un usage établi entre les peuples que les biens de chaque sujet » répondent pour ainsi dire des dettes de l'Etat dont il est membre, comme aussi » du tort qu'il peut avoir fait, en ne rendant pas justice aux étrangers, ensorte » que les intéressés peuvent se saisir des biens de tous les sujets de cet Etat qui » se trouve chez eux, & de leurs personnes mêmes. Ces sortes d'exécutions » s'appelle *représailles*, & elles sont souvent un prélude de guerre.

Pour en faire voir la justice au fonds, il ajoute » que comme tout le corps » de l'Etat prend sur son compte les injures faites par des étrangers à quelqu'un » de ses citoyens, on a trouvé qu'il n'étoit point injuste de supposer d'autre » part que chaque citoyen s'oblige subsidiairement pour les dettes de l'Etat, » qui, en cas de représailles, est tenu de le dédommager de la perte qu'elles » lui ont causée : que si quelque peu de citoyens, continu-t-il, en souffrent en » certaines circonstances, il faut mettre cela au nombre des inconvéniens iné- » vitables dans une société civile ; mais qui sont bien peu de chose en compa- » raison de ceux où l'on auroit été continuellement exposé dans l'indépendance » de l'état de nature.

Cependant ce raisonnement de Pufendorf n'est pas exact, en ce qu'il suppose que chaque particulier lésé peut d'autorité user de représailles, tandis qu'il est passé en coutume depuis long-temps, qu'il faut pour cela qu'il y soit autorisé par son Souverain ; & c'est ce que Barbeyrac établit solidement dans sa note sur cet endroit d'après Buddeus. Voici comment il s'exprime :

» Les représailles étant une espece d'acte d'hostilité, ou du moins le prélude » de la guerre, il est clair que personne ne sauroit légitimement user de ce » droit, qu'au nom & par l'autorité du Souverain, qui, avant que d'en accor- » der la permission, doit bien examiner si l'intérêt public permet de se porter » à cette extrêmité. Il faut aussi que le sujet pour lequel on use de représailles » soit bien clair, & la chose dont il s'agit de grande conséquence. Mais quel- » que sujet que l'on ait d'user de représailles, on ne peut que garder les person- » nes dont on se sera saisi, sans les maltraiter, jusqu'à ce que l'on ait obtenu » satisfaction ; de sorte que pendant tout ce temps-là ils sont comme en ôtage.

» Pour les biens saisis par droit de représailles, il faut en avoir soin jusqu'à » ce que le terme auquel le paiement devoit se faire soit expiré. Après quoi » on peut les adjuger au créancier, ou les vendre pour l'acquit de la dette, » en rendant à celui sur qui on les a pris ce qui reste, tous frais faits. Mais il » n'est pas permis d'user de représailles qu'à l'égard des sujets, proprement dits, » & de leurs biens : car, pour ce qui est des étrangers, qui ne font que passer,

» ou qui viennent seulement pour demeurer quelques temps dans le pays (sur » quoi voir Grotius, Jacobus à Canibus & Martinus Laudensis, *Tract. de re-» presaliis*,) ils n'ont pas une assez grande liaison avec l'Etat, dont ils ne sont » membres qu'à temps, & d'une maniere fort imparfaite, pour que l'on puisse » se dédommager sur eux du tort que l'on a reçu de quelque citoyen perpétuel, » ou du refus que le Souverain a fait de rendre justice.

Je n'ai rapporté tout ceci que pour montrer dans un seul tableau en racourci, que notre Ordonnance dans tout ce titre, où il ne s'agit que des représailles dont les particuliers peuvent user par mer, & auxquelles par conséquent je dois me borner, est non seulement conforme au droit des gens reçu chez toutes les nations; mais encore qu'elle l'a perfectionné par les sages précautions qu'elle a prises, & qu'elle a ajouté à celles qu'exigoit déjà l'Auteur du Guidon, chap. 10, pour en bannir les excès, & en tempérer la rigueur.

Venons maintenant au détail.

ARTICLE PREMIER.

CEux de nos sujets dont les vaisseaux ou autres effets auront été pris ou arrêtés hors le fait de la guerre, par les sujets des autres Etats, seront tenus avant que d'avoir recours à nos lettres de représailles, de faire informer de la détention de leurs effets pardevant le plus prochain Juge de l'Amirauté du lieu de leur descente, & d'en faire faire l'estimation par experts nommés d'office, entre les mains desquels ils mettront les charte-parties, connoissemens & autres pieces justificatives de l'état & qualité du vaisseau & de son chargement.

C*Eux de nos Sujets*, non-seulement naturels & regnicoles; mais encore devenus tels par des lettres de naturalisation, comme le Commentateur l'observe fort bien: mais d'après l'Auteur du Guidon, *ibid.* art. 2, pag. 301, sans le citer, ce qui lui arrive toujours. C'est aussi l'avis de Jacobus, *Tract. de represaliis. part. 1, n. 29.*

Dont les vaisseaux & autres effets auront été pris ou arrêtés. L'article suivant & le quatrieme ne parlent que des effets déprédés, & le troisieme dit, *effets retenus ou enlevés*; expressions qui toutes supposent naturellement des voies de fait relatives à la navigation, telles que sont des prises faites en mer, ou des saisies & arrêts dans des ports étrangers, soit de navires, soit de leur chargement, en tout ou partie.

Il ne s'ensuit pas delà néanmoins que les représailles ne puissent être permises en général aux particuliers que dans ces cas-là; les autorités ci-dessus rapportées sont une preuve du contraire: & d'ailleurs la raison seule fait assez comprendre qu'il y a en effet d'autres causes de représailles. Mais c'est que les lettres de représailles ne s'accordent ordinairement aux particuliers qu'en pareille circonstance, comme l'observe le même Auteur du Guidon, *ibid.* art. 3, &

& que notre Ordonnance a dû nécessairement se borner à ces mêmes cas, comme étant seuls de la compétence de l'Amirauté.

Hors le fait de la guerre. C'est, d'un côté, que la guerre autorisant les hostilités; il n'y a à s'en plaindre qu'autant qu'elles auront été commises contre les loix mêmes de la guerre, ou au préjudice des conventions particulieres; & d'un autre côté, que pour se dédommager des pertes que l'on aura souffertes à l'occasion de la guerre, il seroit superflu de recourir à des lettres de représailles, qui ne peuvent être accordées que par le Roi, avec des formalités; tandis qu'il est plus simple & plus avantageux d'armer en course, avec commission en guerre de l'Amiral.

Ces mots signifient encore qu'on peut user de représailles pour se dédommager d'une injustice qu'on aura soufferte, sans pour cela rompre la paix & ouvrir la guerre.

Seront tenus avant que d'avoir recours à nos lettres de représailles. Dans tous les autres articles de ce titre, ces lettres ne sont appellées tout de même que lettres de représailles. Cependant, suivant la rubrique du titre, c'est la même chose que des lettres de marque; de sorte que ce sont des termes qu'il faudroit regarder comme synonymes.

S'il est vrai néanmoins que les lettres de marque ne soient ainsi appellées, au sentiment des docteurs, que parce qu'elles n'attribuent, *jus transeundi in alterius principis marchas seu limites, & bona eorum occupare, qui nostra usurparunt;* surquoi voir le Glossaire de du Cange au mot *marcha*, il sembleroit que les lettres de marque n'auroient d'application qu'aux représailles à faire sur terre, & dans l'Etat dont le Prince ou les sujets auroient commis l'injustice, & que, dans le sens restreint de notre Ordonnance qui n'a de rapport qu'aux faits maritimes, on ne devroit leur donner que la dénomination simple de lettres de représailles.

Quoiqu'il en soit, ceux qui desirent d'en obtenir aux termes de cet article, *doivent faire informer de la détention de leurs effets pardevant le plus prochain Juge de l'Amirauté du lieu de leur descente, & en faire faire l'estimation, &c.*

Rien n'est plus naturel; celui qui se plaint d'une injustice qui lui a été faite, est obligé d'en rapporter la preuve, & de justifier en quoi elle consiste.

Que cette justification au reste doive se faire devant le Juge de l'Amirauté, cela est tout clair, puisqu'il s'agit là d'un délit maritime, ou d'une injustice relative à la navigation. Mais, comme il a été observé, il est d'autres cas pour lesquels des lettres de représailles peuvent être obtenues; & il convient d'ajouter ici, que pour ces autres cas les lettres peuvent autoriser des représailles sur mer ou dans les ports, quoique l'injustice soufferte fût étrangere à la navigation. Ce qu'il y a seulement alors, c'est que la preuve de l'injustice doit se faire pardevant d'autres Juges que ceux d'Amirauté; & cela n'empêchera pas néanmoins que, si en conséquence des lettres de représailles, il est fait quelque prise en mer, ou quelque saisie dans les ports maritimes, ce ne soit aux Officiers de l'Amirauté d'en connoître, à l'exclusion de tous autres Juges, même de ceux devant lesquels la vérification du délit aura été faite.

Du lieu de leur descente. Soit que le navire ait été relâché, & qu'il n'y ait eu que des effets du chargement retenus; soit que tout ayant été retenu & arrêté, les parties lésées soient retournées sur un autre navire. Mais pourquoi dans l'un

& l'autre cas exiger que l'information ſoit faite devant le Juge de l'Amirauté du lieu de la deſcente, plutôt que devant le Juge de l'Amirauté du lieu du domicile ou du port dans lequel le navire avoit été équipé ; ſur-tout *les pieces juſtificatives de l'état & qualité du vaiſſeau & de ſon chargement*, devant être repréſentées pour faire procéder à l'eſtimation ; & ces pieces ne pouvant être produites dans le lieu de la deſcente, en cas d'arrêt du navire, qu'autant qu'elles ſeront tirées par *duplicata*, ou par ſeconde expédition du lieu du départ du vaiſſeau ?

Cela feroit penſer que le lieu de la deſcente ſeroit ici indiqué ſans conſéquence, ou ſeulement pour l'avantage de la partie léſée, en ſuppoſant qu'il lui ſeroit plus facile d'y trouver des témoins. Par exemple, ceux qui auroient été mis en liberté avec elle, & nullement qu'elle fût non-recevable à demander des lettres de repréſailles, pour n'avoir fait conſtater ſes ſujets de plainte que pardevant le Juge de l'Amirauté de ſon domicile, ou du port d'où le navire ſeroit parti. Après tout, les lettres de repréſailles dépendent de la pure grace & volonté du Roi : quelques formalités qui euſſent été obſervées, Sa Majeſté pourroit en exiger d'autres ; de même qu'elle pourroit diſpenſer de celles qui auroient été omiſes.

Mais une formalité ſûrement eſſentielle, eſt que toute cette opération ſe faſſe avec le Procureur du Roi, puiſqu'il s'agit d'une choſe qui peut occaſionner la guerre, & qui par conſéquent intéreſſe le Roi & l'Etat ; ſans compter que le miniſtere du Procureur du Roi eſt toujours néceſſaire dans toutes les cauſes où il s'agit de la défenſe des droits des abſens, ſoit François, ſoit Etrangers.

ARTICLE II.

SUR l'information faite, & le procès-verbal juſtificatif de la valeur des effets pris & retenus, pourront nos ſujets ſe retirer pardevers nous, pour obtenir nos lettres de repréſailles, qui ne leur ſeront néanmoins accordées qu'après avoir fait faire par nos Ambaſſadeurs les inſtances, en la forme & dans le temps porté par les Traités faits avec les Etats & Princes dont les ſujets auront faits les déprédations.

PAR le droit de la nature & des gens, il eſt permis à quiconque a reçu une injure, ou ſouffert une injuſtice, d'uſer de repréſailles : mais, par le droit civil, cette faculté trop dangereuſe a été reſtreinte avec raiſon. De ſorte qu'aujourd'hui, du conſentement de toutes les nations policées, nul particulier n'a droit d'en uſer qu'avec la permiſſion de ſon Souverain, expreſſe ou tacite ; laquelle permiſſion tacite réſulte de celle accordée par les Magiſtrats. Grotius, *loc. cit.* liv. 3, chap. 2, §. 7, n. 4, *& ibi* Barbeyrac.

Parmi nous il faut eſſentiellement des lettres du Roi, parce que, comme le remarque l'auteur du Guidon, chap. 10, art. premier, pag. 301, *cetui droit eſt de puiſſance abſolue, qui ne ſe communique ni délegue aux Gouverneurs des provinces, villes & cités, Amiraux, vice-Amiraux ou autres Magiſtrats.*

A la vérité il n'en a pas toujours été de même; & autrefois les Parlemens étoient en poſſeſſion d'accorder ces ſortes de lettres, c'eſt ce qu'atteſte Ferriere, ſur la déciſion 32 de Guy-Pape, & Chopin, *de domanio*, *lib. 3*, *tit. 25*, *n. 1 & 5*, en rapporte deux Arrêts du Parlement de Paris, des 12 Juillet 1345 & 14 Février 1392. Mais cet uſage fut abrogé par Charles VIII, qui, dans ſon Ordonnance de l'an 1485, déclara ſe réſerver expreſſément ce droit; depuis lequel temps il a toujours été mis effectivement au nombre des droits régaliens.

Mais, par être en état de ſe préſenter au Roi pour lui demander des lettres de repréſailles, il faut que la ſupplique ſoit accompagnée de l'information ordonnée par l'article précédent, & du procès-verbal juſtificatif de la valeur des effets pris & retenus.

Avec cela néanmoins les lettres de repréſailles ne ſeront pas accordées auſſitôt, parce qu'il ſe peut que le Souverain du pays où l'injuſtice a été commiſe, la répare en plein; auquel cas elle ſera regardée comme non-avenue. Tous les Auteurs qui ont écrit ſur cette matiere conviennent unanimement que le délit d'un ſujet ne doit être imputé au Souverain, à l'effet d'autoriſer des repréſailles, qu'autant qu'il refuſe d'en faire une ſatisfaction convenable.

Il faut donc auparavant la lui demander; & c'eſt ce que nos Rois ont toujours fait, ſans jamais ſe prévaloir de la ſupériorité de leur puiſſance, quoique à ce titre ils euſſent moins à craindre les ſuites des repréſailles; je veux dire la guerre. C'eſt que la juſtice & la modération leur ont toujours paru préférables à l'intérêt de leur gloire, quelqu'atteinte que ſemblât y donner la lenteur de la ſatisfaction.

Notre article porte que les lettres ne ſeront accordées qu'après des inſtances inutilement faites par les Ambaſſadeurs auprès des Princes dont les ſujets auront fait les déprédations.

Alors, en cas de refus ſans cauſe légitime, ou de délais trop affectés, un Roi manqueroit à ſa gloire & à la juſtice qu'il doit à ſes ſujets, s'il ne leur accordoit pas des lettres de repréſailles, ſous prétexte que la guerre peut s'enſuivre; & les exemples que Loccenius rapporte des Princes & des Républiques qui en ont refuſé conſtamment, ſont moins des preuves de leur modération & de leur amour pour la paix, que de leur foibleſſe ou de leur puſillanimité.

Cependant, que dans un Traité, tel que celui cité par le même Loccenius, *fol. 261*, conclu entre les François & les Flamands en 1596, il ſoit ſtipulé qu'à l'avenir il ne ſera accordé aucunes lettres de repréſailles, & que la partie léſée n'aura recours qu'à la Juſtice, *repreſaliæ nullæ in poſterum concedantur, ſed ordinaria juris via quiſque ſuum repetat*, à la bonne heure; mais il doit toujours demeurer ſous-entendu que, ſi par la voie de la Juſtice on ne peut obtenir la ſatisfaction due, ce ſera le cas de recourir aux repréſailles, puiſque le ſeul déni de Juſtice y donne lieu de plein droit.

Reſte de ſavoir après cela, ſi la réparation du tort doit être demandée pluſieurs fois, comme la République de Pologne en fit un Décret, dans la Diette dont parle le même Loccenius en ces termes: *nullæ repreſaliæ aut arreſta, tàm terra quàm mari ratione cujuſcumque injuriæ, niſi juſticia pluribus vicibus repetita non adminiſtretur, admittantur.*

Sur cela il n'y a certainement point de regle à preſcrire aux Souverains; & ſi le Parlement, en 1743; ordonna que ces lettres ne ſeroient accordées qu'à

ceux à qui le Prince étranger auroit refusé la justice par trois fois, il ne prétendit pas sans doute en faire une loi; ou du moins cette condition ne pouvoit regarder que les lettres qu'il étoit encore en possession de faire expédier. Quoi qu'il en soit, il n'en dût plus être question après l'Ordonnance de Charles VIII, par laquelle il se réserva le droit d'accorder des lettres de représailles, comme un attribut essentiel de la Souveraineté. En effet, comme elles sont presque toujours le prélude de la guerre, le droit de les accorder ne peut appartenir absolument qu'à la puissance qui a droit de déclarer la guerre.

C'est donc la prudence du Roi qui doit régler la nature & la qualité des instances qu'il juge à propos de faire faire par ses Ambassadeurs, ou autrement, si par les traités il n'y a rien de statué sur ce point d'une maniere positive.

Par l'article 16 du traité de paix conclu à Utrecht le 11 Avril 1713, entre la France & l'Angleterre, conforme à l'art. 9 du traité de Riswik, il est stipulé qu'à l'avenir l'une des deux Puissances » ne délivrera aucunes lettres de repré- » sailles contre les sujets de l'autre, s'il n'apparoît auparavant d'un délai, ou » d'un déni de justice manifeste; ce qui ne pourra être tenu pour constant, à » moins que la Requête de celui qui demandera des lettres de représailles, n'ait » été rapportée ou représentée au Ministre ou Ambassadeur qui sera dans le » pays de la part du Prince contre les sujets duquel on poursuivra lesdites » lettres; afin que dans l'espace de quatre mois il puisse s'éclaircir du contraire, » ou faire ensorte que le défendeur satisfasse incessamment le demandeur. Et » s'il ne se trouve sur le lieu aucun Ministre ni Ambassadeur du Prince, on » n'expédiera encore les lettres qu'après quatre mois expirés, à compter du » jour que la requête aura été présentée au Prince contre les sujets duquel on » les demandera; ou à son Conseil privé. »

Cela se trouve aussi rappellé en substance dans l'article 3 du traité de Commerce conclu entre les mêmes Puissances, le même jour 11 Avril 1713; & dans les autres traités d'Utrecht conclus avec les autres Puissances. De sorte qu'en cette partie, c'est le droit commun des nations.

ARTICLE III.

LES lettres de représailles *feront mention de la valeur* des effets retenus ou enlevés, porteront *permission d'arrêter & saisir* ceux des sujets de l'Etat qui aura refusé de faire restituer les choses retenues, *& régleront le temps* pendant lequel elles seront valables.

TELLE étoit aussi anciennement la forme des lettres de représailles, comme il résulte du Guidon, chap. 10, article premier & 4, & du modele qu'en donne Bouchel, *verbo* représailles.

Feront mention de la valeur, relativement au procès-verbal d'estimation des effets. C'est que les lettres de représailles n'ayant pour objet que de procurer à l'impétrant un juste dédommagement du tort qui lui a été fait; & en conséquence, ne devant toucher du produit des prises ou des saisies qu'il fera, que la somme qui lui est due, il est tout naturel qu'elle soit exprimée dans les lettres, afin qu'il n'abuse pas du pouvoir qui lui est donné.

Permission de saisir & arrêter. Le Guidon dit, *permission d'appréhender, saisir par force ou autrement les biens & marchandises des sujets de celui qui a toléré ou passé sous silence le premier tort.*

En vertu des Lettres de représailles, l'impétrant est donc autorisé à armer en course contre les sujets de l'Etat qui a refusé de lui rendre justice, & à faire sur eux des prises en mer, en observant les formalités prescrites à ce sujet. Il peut, à plus forte raison, saisir & arrêter les effets qu'il trouvera appartenant aux sujets de ce même Etat, soit dans le Royaume ou dans des pays amis; mais alors je pense que la saisie doit être faite *viâ juris*, par ordonnance de justice, & nullement par voie de fait; à moins qu'il n'y eût du péril dans la demeure.

Et régleront le temps. Hors lequel elles seront prescrites, dit le Guidon. Rien n'est plus juste à tous égards; sauf à obtenir de nouvelles lettres, suivant les circonstances.

ARTICLE IV.

LES impétrans des lettres de représailles seront tenus de les faire enrégistrer au greffe de l'Amirauté du lieu où ils feront leur armement, & de donner caution *jusqu'à concurrence de moitié de la valeur des effets déprédés* pardevant les Officiers du même Siege.

CES conditions sont de nouvelles précautions sagement prises par notre Ordonnance.

Quoiqu'il ne soit parlé ici que du cas où l'impétrant des lettres arme en course, l'enrégistrement au greffe de l'Amirauté n'est pas moins nécessaire, s'il s'agit d'effets a saisir & arrêter dans un port de mer, & alors l'enrégistrement doit se faire au greffe de l'Amirauté de chaque lieu où l'on saisit. La raison est qu'il importe également de savoir quel usage l'impétrant fait de ses lettres, par-tout où il entend s'en servir, & par quelle voie il peut se procurer son dédommagement. Mais pour la caution qu'il doit donner au terme de cet article, il suffit qu'il l'ait fournie pardevant les Officiers de l'Amirauté du lieu où il a d'abord fait enrégistrer ses lettres; de sorte qu'en rapportant la preuve qu'il l'a effectivement fournie, il sera dispensé d'en donner une nouvelle dans le lieu où il fera ensuite enrégistrer les mêmes lettres.

Cette caution au reste, qui est exigée *jusqu'à concurrence de moitié de la valeur des effets déprédés*, n'a point de relation à la valeur des prises ou des saisies à faire, en conséquence des lettres de représailles. Cette moitié de la valeur des effets déprédés ne peut s'entendre absolument que de la moitié de la somme exprimée dans les lettres; parce que ces mots, *effets déprédés*, se rapportent nécessairement aux causes de représailles, déclarées & répétées dans les articles précédens, savoir, des vaisseaux & autres effets pris ou arrêtés, des déprédations, ou des effets enlevés, pris ou retenus, à joindre, qu'on ne peut pas regarder comme effets déprédés, ceux qui peuvent être pris ou saisis en conséquence des lettres de représailles.

Ainsi, quoique la caution doive répondre des abus & malversations que

l'impétrant pourra commettre en vertu des lettres de repréſailles, auſſi-bien que des dommages & intérêts auxquels l'impétrant ſera ſujet ; ſi l'expoſé de ſes lettres ne ſe trouve pas véritable, ſuivant la diſpoſition de l'art. 8 ; ce ne ſera toujours que juſqu'à concurrence de la moitié de la ſomme pour raiſon de laquelle les lettres de repréſailles auront été accordées , & il n'eſt pas poſſible d'inſérer autre choſe du préſent article par rapport à la caution.

Mais en cas d'armement en courſe pour l'exécution des lettres de repréſailles, outre l'enrégiſtrement des lettres & la caution à fournir de la part de l'impétrant, il faudra de plus qu'il prenne une commiſſion en courſe de M. l'Amiral, qui lui tiendra lieu de congé, à peine de confiſcation ; car il n'eſt pas permis à quiconque de ſortir d'un port du Royaume ſans commiſſion ou congé de l'Amiral, quelque commiſſion ou paſſe-port qu'il ait obtenu du Roi, parce que Sa Majeſté les accordant , n'entend pas affranchir des formalités établies pour la navigation en général, comme il a été obſervé ſur l'article premier du titre des congés, qui eſt le dixieme du livre premier.

ARTICLE V.

LES priſes faites en mer en vertu de nos lettres de repréſailles, ſeront amenées, inſtruites & jugées en la même forme & maniere que celles qui auront été faites ſur nos ennemis.

C'Eſt-à-dire, que ces priſes devant être abſolument conſidérées de la même maniere que celles qui ſont faites en pleine guerre ſur les ennemis de l'Etat, il faut y appliquer toutes les regles établies & les formalités preſcrites par rapport aux priſes faites ſur les ennemis ; ſur quoi voir ce qui a été remarqué ſur la plupart des articles du titre précédent.

Ainſi le dixieme en étoit dû à M. l'Amiral tant que ce droit a ſubſiſté, quoiqu'il n'y ait pas de confiſcation à prononcer en pareil cas. Auſſi l'art. 32 du titre précédent ne fait-il aucune diſtinction entre les priſes, dès qu'elles ſont légitimes & déclarées bonnes & valables. Au ſurplus c'eſt la déciſion formelle de l'Ordonnance du 6 Août 1582 ; c'eſt ce qui confirme encore la propoſition que j'ai avancée, que l'impétrant qui arme en courſe doit néceſſairement prendre une commiſſion de M. l'Amiral.

Mais en ce qui concerne la caution, au moyen de celle que l'impétrant eſt obligé de fournir, aux termes de l'article précedent, je penſe qu'il eſt exempt de donner celle preſcrite par l'art. 2 du tit. des priſes, juſqu'à concurrence de la ſomme de 15000 liv. puiſque c'eſt pour le même ſujet. Et que l'on ne diſe pas que celle-ci ſeroit indiſpenſable ſi la reſponſion de l'autre n'alloit pas à la même ſomme ; car il ſeroit ridicule d'imaginer que le Roi accordât des lettres de repréſailles pour un objet auſſi peu conſidérable.



ARTICLE VI.

SI la prise est déclarée bonne, la vente en sera faite pardevant le Juge de l'Amirauté, & le prix en sera délivré aux impétrans sur & tant moins, ou jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle les lettres auront été accordées ; & le surplus demeurera déposé au greffe pour être restitué à qui il appartiendra.

PAR le droit des gens, les effets pris par représailles appartiennent de plein droit à celui qui s'en est emparé, à concurrence de son dû, & des frais qu'il a été obligé de faire, sans avoir besoin de recourir à la Justice pour se faire adjuger ces effets, dit Grotius, *loc. cit. n. 5* ; mais, ajoute-t-il, » selon les » regles du droit civil, on cite premiérement les intéressés, ensuite on vend, » ou l'on adjuge au créancier par autorité publique, les effets saisis ; & ce » qu'il y a de surplus est restitué. »

Notre Ordonnance sur tout ceci est dans la plus exacte justice. Après avoir marqué les conditions qui doivent précéder, accompagner & suivre l'Octroi des lettres de représailles, elle veut que les prises soient sous la main du Roi & de Justice, sans les laisser à la disposition des impétrans ; qu'ils ne reçoivent rien que par autorité judiciaire, & qu'à la charge de mettre leur reçu aux dos des lettres ; enfin, qu'ils ne touche que leur dédommagement.

Si la prise est déclarée bonne. Or, elle ne peut être déclarée telle, qu'autant qu'elle aura été faite dans les regles, & sur des sujets de l'Etat qui aura refusé de reparer le tort à l'occasion duquel les lettres de représailles auront été accordées.

Ce n'est aussi qu'au Conseil des prises, où préside M. l'Amiral, que la prise peut être jugée ; mais l'instruction se fera par les Officiers de l'Amirauté du port où la prise aura été amenée, comme cela s'observe à l'égard des prises en guerre.

La vente en sera faite. De même en prise ordinaire la vente ne doit se faire qu'après qu'elle a été déclarée bonne, à moins qu'il n'y ait des effets sujets à dépérissement & qui ne puissent être conservés sans trop perdre de leur valeur, auquel cas la vente doit s'en faire provisionnellement.

Pardevant le Juge de l'Amirauté. Lui seul en effet est compétent d'en connoître, puisqu'il s'agit d'une prise faite en mer, en conséquence des lettres de représailles enrégistrées au greffe de l'Amirauté. Il en seroit de même s'il étoit question d'une saisie d'effets dans quelque bâtiment du port ou sur le quai, & d'une saisie & arrêt entre les mains d'un débiteur envers quelque sujet de l'Etat contre lequel les lettres auront été accordées, si toutefois la dette procédoit de commerce maritime ; mais la dette ou les effets ayant une autre cause, il me semble qu'il faudroit en poursuivre la délivrance ou la vente, devant les Juges qui naturellement seroient fondés à en connoître.

Et le prix en sera délivré aux impétrans, &c. Le véritable objet des lettres de représailles est de procurer aux impétrans un juste dédommagement du tort qu'ils ont reçu ; mais aussi ils ne peuvent prétendre rien de plus ; c'est pourquoi la délivrance du prix des effets ne doit leur être faite que *sur & tant*

moins, ou jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle les lettres auront été accordées.

Cependant il faut prendre garde que sur le prix de la vente il y a à déduire tous les frais de déchargement & de la garde du vaisseau & des marchandises, que de justice, le dixieme de M. l'Amiral, & enfin la dépense de l'armement fait par les impétrans d'où la prise s'en est ensuivie; le tout suivant le réglement qui en sera fait par le Juge de l'Amirauté; de maniere que ce n'est que ce qui reste après toutes ces déductions, qui doit être imputé sur la somme portée par les lettres, & que les impétrans ne seront censés satisfaits qu'autant qu'ils auront reçu la somme entiere quitte de tous les frais qu'ils auront été obligés de faire en conséquence des lettres de représailles. Autrement il seroit vrai de dire qu'ils ne seroient pas pleinement dédommagés.

Par cette raison je penserois même que l'intérêt de leur dû & de toutes leurs mises, leur devoit être adjugé par forme de dommages-intérêts, s'il y avoit de quoi suffire à tout.

Après tout cela, l'excédent, s'il y en a, doit être déposé au greffe, pour être restitué, dit notre article, à qui il appartiendra, c'est-à-dire, à celui sur qui les représailles auront été exercées, comme étant le propriétaire de la chose qui ne doit plus rien, dès que le tort qui a occasionné les lettres de représailles, a été réparé.

Cela est même du droit naturel & des gens, auquel le droit civil n'a fait de changement que pour mieux régler l'usage des représailles. Ainsi le propriétaire des effets saisis seroit fondé à réclamer en Justice cet excédent du prix déposé au greffe, & le Juge seroit en droit d'en accorder la délivrance, sans qu'il fût besoin pour cela d'un ordre du Roi, à moins que la guerre ne fût survenue, parce qu'alors la somme restée en dépôt pourroit être sujette à confiscation: le tout sauf son recours contre celui qui a donné lieu aux représailles pour le faire condamner en tous les dépens, dommages & intérêts.

ARTICLE VII.

LES impétrans seront tenus, en recevant leurs deniers, d'endosser les lettres de représailles des sommes qu'ils auront reçues, & d'en donner bonne & valable décharge, qui sera déposée au greffe de l'Amirauté, pour demeurer jointe à la procédure.

PUisque les impétrans ne peuvent faire usage des lettres de représailles que pour se procurer le paiement des sommes pour lesquelles elles leur ont été accordées, il est tout naturel qu'ils mettent au dos des lettres le reçu des deniers dont ils obtiennent la délivrance en Justice, en même temps qu'ils en donnent leur quittance en forme pour être déposée au greffe de l'Amirauté & demeurer jointe à la procédure.

A la vérité, comme ils ne peuvent recevoir sans quittance, & que chaque quittance qu'ils doivent donner doit être déposée au greffe, il suffiroit pour leur conviction, au cas qu'ils reçussent par ailleurs en d'autres Jurisdictions, quelque chose au-delà de la somme portée par les lettres, de réunir leurs différentes

férentes quittances, mais il se pourroit aussi qu'on n'auroit pas connoissance de ce qui leur auroit été adjugé dans quelqu'autre Jurisdiction. Et c'est pour prévenir toute surprise à ce sujet, qu'il leur est enjoint par cet art. d'endosser les lettres originales de toutes les sommes qu'ils recevront, afin qu'à l'inspection de ces lettres qu'ils sont obligés de représenter toutes les fois qu'ils entendent en faire usage, on puisse reconnoître tout d'un coup s'il leur reste dû quelque chose, & en quoi ce reste consiste.

Il est donc du devoir du procureur du Roi, dont le ministere est indispensable dans toute cette procédure, de veiller à ce que les impétrans ne touchent aucunes sommes, qu'à la charge d'en mettre leur reçu aux dos des lettres, & d'en délivrer en même temps leur quittance pour demeurer déposée au Greffe.

ARTICLE VIII.

SI l'exposé des lettres ne se trouve pas véritable, les impétrans seront condamnés aux dommages & intérêts des propriétaires des effets saisis, & à la restitution du quadruple des sommes qu'ils auront reçues.

IL seroit difficile que l'exposé des lettres fût totalement contraire à la vérité, puisqu'aux termes de l'art. premier, il doit être appuyé dune information qui constate la détention des effets ou la réalité de tout autre fait servant de fondement à la supplique, & d'un procès-verbal d'estimation de la valeur des effets pris, enlevés ou retenus; à moins qu'on ne suppose le cas où des lettres seroient expédiées sur le simple exposé de l'impétrant sans preuve, ce qui dépend de la pure volonté du Roi.

D'une ou d'autre maniere, si l'exposé étoit entiérement faux; c'est-à-dire, s'il n'étoit pas vrai qu'on eût enlevé ou retenu des effets à l'impétrant, en un mot qu'on lui eût fait le tort dont il se seroit plaint; il n'en seroit pas quitte vraisemblablement pour la peine prononcée contre lui par cet article. Son imposture mériteroit sûrement une punition exemplaire, & le Roi ne manqueroit pas d'ordonner que son procès lui fût fait à l'extraordinaire.

De même dans le cas d'une information, où des témoins auroient faussement attesté les faits contenus dans la supplique, ces témoins mériteroient aussi une punition proportionnée à la griéveté de leur prévarication, attendu les suites qu'ont ordinairement les représailles.

Sur ce plan, j'entendrois cet article, dans ce sens, que pour faire encourir aux impétrans la peine qu'il prononce, il n'est nullement nécessaire qu'ils ayent fait un exposé totalement faux; mais qu'il suffit qu'ils ayent tellement exagéré ou déguisé les faits, qu'il n'y ait plus de proportion entre le tort qu'ils ont réellement reçu, & celui dont ils se sont plaint; en un mot entre la somme qui leur est effectivement due, & celle pour laquelle ils ont demandé les lettres de représailles. J'observerai toutefois que la restitution du quadruple n'auroit lieu que par rapport aux sommes qu'ils auroient reçues au delà de celles qui se trouveroient leur avoir été dues légitimement; & cette peine du quadru-

ple tiendroit lieu alors des dommages & intérêts, sans qu'il fût question d'autre chose à cet égard. Mais dans l'hypothese, je suppose que si la supplique eût été renfermée dans les bornes de l'exacte vérité, les lettres n'en auroient pas moins été expédiées; car s'il en eût été autrement à raison de la modicité de l'objet, (parce qu'on comprend bien qu'elles ne peuvent s'accorder que pour quelque sujet important suivant Jacobus à Canibus, *loc. cit. n. 36* & Julius Ferretus *de re navali lib. 5, n. 27, fol. 56.*) Ce seroit le cas sans doute des dommages & intérêts en plein, outre la restitution du quadruple. Loccenius *de jure maritimo, lib. 3*, cap. 5, *n. 9 fol. 265*, Maritinus Laudensis *tract. de represalliis* n.° 55.

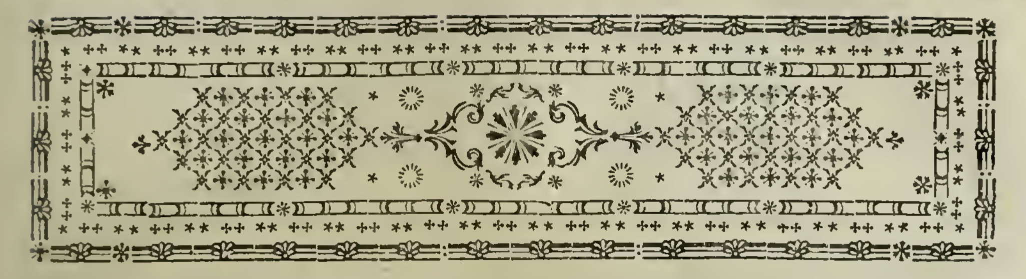
Mais comme les délits sont personnels, si de plusieurs impétrans il n'y en a que quelques-uns qui ayent exposé faux, il n'y aura aussi que ceux-là qui seront sujets à la peine portée par cet article.

Cette peine du quadruple au reste, si elle est empruntée de la loi *ab his*, au Code *de naviculariis*, comme l'a pensé le Commentateur d'après Cleirac; ce n'est pas que cette loi parle en aucune façon des représailles, mais c'est qu'elle assujettit à la restitution du quadruple ceux qui volent les navigateurs, & à l'exemple des autres loix qui ordonne que tout vol soit puni de la même maniere, lesquelles loix sont citées sur l'art. 5 du tit. *des naufrages* ci-après.

Or, comme celui qui, sous prétexte de représailles se fait payer les sommes qui ne lui sont pas dues, ou au délà de ce qui lui est dû, commet réellement un vol; il étoit tout naturel que notre Ordonnance lui infligeât la peine que les loix Romaines ont attachée à ce crime, d'autant plutôt que depuis long-temps notre jurisprudence l'avoit déjà adoptée, comme il résulte du Guidon, chap. 10. ci-dessus cité, art. 5, pag. 303, & des observations de Bouchel dans sa Bibliotheque, *verbo* représailles.

Le Commentateur observe en finissant, que ce tit. de l'Ordonnance ne regarde point la Bretagne, suivant la Déclaration du Roi du mois de Novembre 1684.

On ne sait ce qu'il a voulu dire par-là, s'il a entendu que la Bretagne avoit une Ordonnance particuliere indépendante de celle-ci, qui lui est absolument étrangere, il n'a pas dit assez en déclarant que ce titre ne regarde pas cette province, puisqu'il en est de même de tous les autres titres. S'il a entendu au contraire que les lettres de représailles n'avoient pas lieu dans la Bretagne, ou qu'elles n'étoient pas sujettes à de pareilles formalités, il s'est trompé; parce que le droit d'accorder des lettres de représailles étant essentiellement royal, & aussi inséparablement attaché à la Souveraineté que celui de déclarer la guerre; le Roi peut sans difficulté en donner aux Bretons comme à ses autres Sujets, à l'exclusion du Gouverneur de Bretagne; & cela quoique l'Ordonnance faite pour cette province ait passé cette matiere sous silence. En effet, tout ce qu'on en peut conclure, c'est qu'en cette partie les choses sont restées dans les termes du droit commun. Or, à supposer que le présent tit. eût été omis tout de même dans notre Ordonnance, qui oseroit dire que le Roi n'auroit pas la faculté d'accorder des lettres de représailles à ses Sujets? L'observation du Commentateur n'est donc pas réfléchi, & il faut dire, non-seulement que le Roi peut ordonner des représailles en Bretagne comme ailleurs; mais encore que les lettres qu'il y accordera seront sujettes aux formalités prescrites par le présent titre, comme ayant réuni & perfectionné les regles adoptées par toutes les nations sur cette matiere.



TITRE XI.

DES TESTAMENS ET DE LA SUCCESSION DE CEUX QUI MEURENT EN MER.

IN classibus omnes nautæ milites ſunt, & jure militari teſtari poſſe nulla dubitatio eſt. Lege unicâ, §. 1°. ff. de bonorum poſſeſſione ex teſtamento militis. Loccenius, *de jure maritimo, lib. 3, cap. 2, n. 5, fol. 237.*

Il y auroit donc eu de la dureté à priver ceux qui meurent en mer de la faculté de teſter, ſous prétexte qu'il dépendoit deux de ſe précautionner à cet égard avant leur embarquement.

D'un autre côté, il auroit été d'une dangereuſe conſéquence d'attribuer aux teſtament faits en mer, le même effet indiſtinctement qu'à ceux qui ſont faits avec les ſolemnités requiſes en général.

Ainſi il étoit juſte de remédier à l'un & à l'autre inconvénient; & c'eſt-à quoi il a été pourvu par les trois premiers articles du préſent titre, dont les diſpoſitions ſont toujours ſubſiſtantes, n'ayant reçu aucune atteinte par les Ordonnances & les Réglemens intervenus depuis.

Quant à la ſucceſſion de ceux qui meurent auſſi en mer durant le cour de leur navigation, il n'eſt point queſtion ici de l'univerſité de leurs biens, pas même de leurs meubles & effets; il ne s'agit abſolument que de ceux qu'ils avoient avec eux dans le navire, ou qui étoient réputés y être, pour n'avoir été mis à terre qu'en vue de les rembarquer, & des ſommes qui pouvoient leur être dûes pour leurs gages, ou par des cédules & obligations trouvées avec leurs autres papiers dans le navire. De ſorte que la ſucceſſion, qui fait le ſujet de ce titre, ne comprenant que les objets que l'on vient d'indiquer; ce qui eſt réglé à cet égard, tant par cette Ordonnance que par le Réglement du 23 Août 1739, n'a aucune influence ſur les autres biens du défunt, ſoit qu'il s'agiſſe de l'intérêt de ſes héritiers, ſoit que ſa ſucceſſion en général ſoit ſujette au droit d'aubaine, ou de bâtardiſe, ou de déshérence.



ARTICLE PREMIER.

Les teſtamens faits ſur mer par ceux qui décéderont dans les voyages, ſeront réputes valables, s'ils ſont écrits & ſignés de la main du teſtateur, ou reçus par l'écrivain du vaiſſeau, en préſence de trois témoins, qui ſigneront avec le teſtateur, & ſi le teſtateur ne peut ou ne ſait ſigner, il ſera fait mention de la cauſe pour laquelle il n'aura pas ſigné.

Les teſtamens faits ſur mer, & non ſur terre, quoique dans le cours du voyage, à moins que le navire n'eût abordé une terre étrangere, ou une terre de la domination Françoiſe où il n'y auroit pas eu d'officier public : auquel cas ce ſeroit tout comme ſi le teſtament eût été fait en mer. Mais ſi, dans le lieu où le navire a abordé, il y avoit quelque officier public, le teſtament qui ſeroit fait dans ce lieu, ſoit à terre ou dans le port ſur le navire, ne ſeroit valable qu'autant qu'il ſeroit revêtu des formalités uſitées dans le pays; à l'exemple de ce qui eſt preſcrit par l'Ordonnance du mois d'Août 1735, au ſujet du teſtament militaire, art. 27 & ſuivans. A plus forte raiſon en faudroit-il dire autant d'un teſtament fait ſur le vaiſſeau, étant de retour du voyage, & dans le port.

Par ceux qui décéderont dans les voyages. Soit gens de l'équipage ou paſſagers; puiſque l'article ne diſtingue point, & que le motif de la loi eſt le même. Il eſt vrai que l'article ſuivant, parlant des gages, ſemble ne convenir qu'aux gens de l'équipage; mais auſſi il n'exclut pas les paſſagers qui ont des effets dans le vaiſſeau. Et au ſurplus, le préambule du Réglement du 23 Août 1739, prouve manifeſtement que les paſſagers ont droit de teſter en mer, tout comme le capitaine & les autres gens de l'équipage. Mais il faut que ces paſſagers ſoient regnicoles, & non aubains; autrement ils ne pourroient teſter à la différence du matelot. Voyez *infrà* art. 5.

Ces mots au reſte, *dans les voyages*, s'entendent auſſi-bien des voyages au cabotage que de ceux au long cours, ſans excepter même ceux du petit cabotage qui ſe font de port en port; du moins je ne vois à cet égard aucune raiſon de différence.

Seront réputés valables; c'eſt à dire, qu'ils vaudront, étant faits dans la forme indiquée ci-après, de la même maniere que s'ils étoient avec toutes les formalités requiſes pour la validité des teſtamens en général, avec cette différence, toutefois, qu'ils n'auront d'effet que juſqu'à concurrence de ce qu'il eſt permis de donner en teſtant de cette maniere, relativement à l'article ſuivant, & qu'autant que la diſpoſition ne ſera pas contraire à l'article 3 ci-après.

A quoi il faut bien prendre garde, c'eſt qu'il eſt eſſentiellement requis pour la validité du teſtament fait en mer, que celui qui l'a fait *ſoit décédé dans le voyage*; de ſorte que ſi, au retour du voyage, le teſtateur deſcend à terre, ſon teſtament dans l'inſtant même devient nul & caduc, ſans examiner s'il a eu le temps ou non de le confirmer ou d'en faire un autre; en quoi le teſtament

maritime eſt moins favoriſé que le teſtament militaire, ou celui fait en temps de peſte, qui vaut pendant ſix mois, aux termes des art. 32 & 37 de l'Ordonnance du mois d'Août 1735. Ce qui s'entend néanmoins à l'égard de celui qui a teſté en mer, avec cette reſtriction, s'il ne s'agit d'un teſtament olographe qu'il ait eu droit de faire, auſſi-bien à terre que ſur le vaiſſeau, parce qu'alors ce ne ſeroit plus un teſtament maritime, mais un teſtament ordinaire, revêtu des formalités requiſes.

Mais c'eſt être décédé dans le voyage, ſi le teſtateur eſt mort dans le navire ſans avoir pris terre, quoique le navire fût en rade & même dans le havre. Cela me paroît indubitable, ſans examiner tout de même ſi le teſtateur a eu le temps ou non de faire venir deux notaires, ou un notaire & deux témoins à bord, pour renouveller & confirmer ſon teſtament.

S'ils ſont écrits & ſignés de la main du teſtateur. C'eſt là le teſtament olographe: mais reſte de ſavoir ſi, pour ſa validité, il faut qu'il ſoit daté; c'eſt-à-dire, qu'il contienne la date *des jours*, *mois & an*, comme le requiert ladite Ordonnance de 1735, art. 20, 29, 35 & 38? Je le croirois volontiers, parce que cette derniere Ordonnance n'a en cela rien ſtatué de nouveau, & que de tout temps la date a été regardée comme eſſentielle aux teſtamens olographes. On y a même ajouté la date du lieu, pour reconnoître par-là ſi le teſtateur avoit eu droit ou non de teſter de cette maniere; ſur quoi voir le Commentaire ſur l'art. 41 de la Coutume de la Rochelle, n. 24. Ainſi je penſe que le teſtament olographe fait en mer doit effectivement, pour être valable, énoncer qu'il eſt fait en mer, à bord de tel navire, & contenir la date, tant de l'année que du mois & du jour où il eſt fait.

malgré cela néanmoins le teſtament ne vaudra & n'aura d'effet que relativement à l'article ſuivant, s'il eſt fait par quelqu'un qui, par la coutume de ſon domicile, n'avoit pas droit de teſter dans cette forme, parce qu'alors il n'aura fait qu'un teſtament maritime, qui par conſéquent ne peut valoir qu'en vertu du préſent article, qui le diſpenſe en cette partie de la rigueur de la loi de ſon pays. Mais ſi au contraire le teſtateur étoit autoriſé par la loi de ſon domicile, à diſpoſer par teſtament olographe, auſſi efficacement que par un teſtament ſolemnel; & qu'il ait diſpoſé d'autre choſe que ce qu'il avoit avec lui dans le vaiſſeau; nul doute que ſa diſpoſition ne ſoit valable, ſauf le retranchement ordonné par la loi de ſon domicile, ou par celle de la ſituation des immeubles qu'il aura donnés, parce que, encore une fois, ce ne ſera pas à ſon égard un teſtament maritime, mais un teſtament tel qu'il pouvoit le faire par-tout ailleurs que ſur mer, & que notre Ordonnance n'a pas entendu oter aux navigateurs le droit qu'il ont de teſter ſuivant les loix générales, mais ſeulement ſuppléer à la faculté de teſter qui pourroit leur manquer.

Relativement à ce dernier point de vue, il ſembleroit que, quoique par la Coutume de ſon domicile, le teſtateur n'auroit pas l'âge requis pour diſpoſer de ſon mobilier, il pourroit néanmoins, par le privilege de notre Ordonnance, léguer les effets qu'il auroit avec lui dans le navire, & ſes gages &, pour appuyer cette idée, on pourroit ſe fonder non-ſeulement ſur ce que c'eſt-là un pécule, à l'égard duquel il eſt réputé majeur, mais encore ſur ce que, notre Ordonnance n'exigeant point que le teſtateur ait un certain âge, elle doit être réputée ſe contenter de la qualité de navigateur. Mais il eſt plus ſûr de dire

avec le Commentateur, que cet article n'ayant pour objet que la forme du teſtament maritime, il ne diſpenſe nullement de l'âge que le teſtateur doit avoir par la loi ou par la Coutume de ſon domicile, pour teſter; que n'ayant pas parlé de l'âge auquel le teſtament maritime pourroit être fait, il a laiſſé ce point dans les termes du droit commun, & par une conſéquence naturelle, qu'il a ſuppoſé un ſujet capable de teſter, ſans prétendre lui conférer cette capacité.

C'eſt auſſi le ſentiment auquel je m'arrête d'autant plus volontiers, qu'il en doit être à cet égard du teſtament maritime comme du teſtament militaire, ou de celui fait en temps de peſte. Or, ſous prétexte que l'Ordonnance de 1735 n'a point parlé de l'âge auquel pourroit être fait le teſtament militaire, ou celui fait en temps de peſte, oſeroit-on ſoutenir qu'il peut l'être par quelqu'un qui n'a pas l'âge requis par la loi de ſon pays pour teſter? Il eſt vrai que ces deux autres ſortes de teſtamens ne ſont pas bornés à certains biens comme le teſtament maritime: mais cette différence ne fait rien à la déciſion, parce qu'elle eſt étrangere à l'eſſence du teſtament, qui exige néceſſairement un ſujet capable de teſter.

Ou reçu par l'écrivain du vaiſſeau. Idem art. 5 tit. de l'écrivain. Mais il a été obſervé ſur le même titre de l'écrivain, qu'il n'y en a plus ſur les vaiſſeaux marchands, mais ſeulement ſur les vaiſſeaux du Roi, ſur ceux de la Compagnie des Indes, & ſur ceux qui ſont armés en courſe.

S'enſuit-il de là que ſur les navires marchands on ne puiſſe teſter que par teſtament olographe? mais à ce compte ceux qui ne ſauroient pas écrire, ſeroient privés de la faculté de teſter, contre l'intention du Légiſlateur. Il eſt donc naturel de répondre, que comme depuis long-temps c'eſt le capitaine ou maître du navire qui repréſente l'écrivain & en fait les fonctions, les teſtamens reçus par lui ſeront auſſi valables que ceux qui l'étoient par les écrivains tant que l'uſage en a ſubſiſté.

Je croirois auſſi par identité de raiſon, que s'agiſſant du teſtament du capitaine, qui ſeroit hors d'état d'écrire, à raiſon de ſa maladie, il pourroit être reçu par le premier officier du navire après lui; le tout néanmoins en obſervant les formalités preſcrites par le préſent article, qui ſont d'appeller au teſtament trois témoins qui ſignent avec l'officier repréſentant l'écrivain, & avec le teſtateur s'il ſait ou peut ſigner, ſinon il doit être fait mention de la cauſe pour laquelle il n'aura pas ſigné.

Pour ce qui eſt de la ſignature du teſtateur, il n'y a rien là qui ne ſoit également de regle & d'uſage en tout teſtament public & ſolemnel: mais par rapport au nombre de trois témoins ſachant ſigner, cela eſt tout-à-fait extraordinaire, non-ſeulement parce que le teſtament maritime a ſon exécution bornée aux effets que le teſtateur a dans le vaiſſeau, & aux gages qui lui ſont dus; mais encore parce que au temps de cette Ordonnance, il ſuffiſoit de deux témoins en tout teſtament authentique, & même, de ces deux témoins, c'étoit aſſez que l'un d'eux ſignât. Cependant comme notre article eſt précis ſur le fait de la ſignature des trois témoins, & qu'il n'y a point été dérogé par aucune loi poſtérieure, il n'y a pas d'apparence de s'en écarter. Ainſi il faut tenir abſolument que le teſtament reçu par l'officier repréſentant l'ecrivain, ne ſera valable qu'autant qu'il aura été fait en préſence de trois témoins qui ayent ſigné

avec lui, quelque difficulté qu'il puisse y avoir à trouver sur certains navires, un pareil nombre de témoins qui sachent signer.

Ces témoins au reste doivent être idoines, c'est-à-dire, mâles, âgés de 20 ans & non-légataires, conformément à l'art. 289 de la Coutume de Paris. A quoi il faut joindre les autres conditions requises par les art. 40, 41 & 42 de l'Ordonnance du mois d'Août 1735. Voyez le Commentaire de la Coutume de la Rochelle, art. 41, n. 38 & suiv.

Mais il en est autrement des testamens maritimes faits sur les vaisseaux du Roi, puisqu'aux termes de l'art. 47, tit. 3, liv. 4 de l'Ordonnance de 1689, il suffit que les dernieres volontés des officiers ou gens de l'équipage qui y veulent tester, soient reçues & écrites par l'écrivain sur son Registre, & signées par l'officier principal de quart, sans autre formalité ; ce qui n'empêche pas que les dispositions ne doivent être *exécutées en cas de mort, comme si le testament avoit été fait dans les formes prescrites & qui s'observent dans les Villes du Royaume.*

ARTICLE II.

AUcun ne pourra, par testament reçu par l'écrivain, disposer que des effets qu'il aura dans le vaisseau, & des gages qui lui seront dus.

A Défaut d'écrivain, le testament reçu par le capitaine sera valable comme il a été observé sur l'article précédent ; mais un pareil testament ne peut avoir son exécution que pour les effets que le testateur avoit avec lui dans le navire, & pour les gages qui étoient dus, restriction toutefois qui n'a lieu qu'à l'égard des testamens faits sur les navires marchands, & non pour ceux faits sur les vaisseaux du Roi, comme le prouve l'article 47, qui vient d'être cité, de l'Ordonnance de 1689.

Je dis qu'il avoit avec lui dans le navire durant le voyage & à son retour ; ce qui comprend non-seulement les billets & obligations, même les contrats de constitution de rentes qu'il avoit aussi avec lui dans ses papiers, attendu que ce sont là des droits actifs personnels : quoique les rentes puissent être réputées immeubles par la loi de son domicile ; mais encore les effets venus avec lui, indistinctement, quoiqu'à son retour il en eut été mis à terre, sans qu'il y fût descendu ; parce que ces effets sont nécessairement partie de sa succession maritime, & doivent être regardés comme s'ils fussent toujours restés dans le navire.

Puisque l'article ne parle que du testament reçu par l'écrivain, il s'ensuit par la regle *inclusio unius est exclusio alterius* ; que si c'est un testament olographe en bonne forme il vaudra pour toutes les dispositions qu'il contiendra en quelque lieu que les biens soient situés, sauf les retranchemens à faire en vertu de la loi du domicile du testateur ou des coutumes des lieux où les immeubles se trouveront situés, Furgole, tome 1, page 59.

Je pense néanmoins comme sur l'art. précédent, que la faculté de disposer par testament olographe d'autres effets que ceux que le testateur avoit avec

lui dans le vaiſſeau, ne peut convenir qu'à celui qui pouvoit teſter de cette maniere en quelqu'endroit que ce fût; & nullement à celui qui par la loi de ſon domicile n'avoit pas ce pouvoir. C'eſt auſſi le ſentiment du même Furgole *ibid.* En effet le ſtatut en cette partie eſt perſonnel, puiſqu'il s'agit de la capacité ou incapacité de teſter dans une forme déterminée. Il faut donc ne conſulter, pour en juger, que la Coutume du domicile. Boullenois, queſt. mixtes, chap. prem. pag. 3 & 4.

ARTICLE III.

NE pourront les mêmes diſpoſitions valoir au profit des Officiers du vaiſſeau, s'ils ne ſont parens du teſtateur.

CEci regarde le teſtament olographe, comme le teſtament reçu par l'écrivain ou par l'officier du navire qui le repréſente, à cauſe de ces mots, *les mêmes diſpoſitions* qui ſe réferent évidemment aux deux précédens art.

La raiſon d'ailleurs eſt la même pour les deux eſpeces de teſtament, puiſqu'il s'agit également d'un teſtament ſur mer, ou le teſtateur, ſoit paſſager, ſoit faiſant partie de l'équipage, n'eſt pas en état de ſe défendre des inſinuations, des ſuggeſtions, ni des violences même auxquelles pourroient ſe porter des officiers qui auroient la lâcheté d'extorquer de lui un teſtament en leur faveur.

Il leur ſeroit en effet auſſi facile de le contraindre de faire un teſtament tout écrit de ſa main, que d'en faire un devant l'écrivain, ou le capitaine. Et ſi l'on dit qu'il pourroit le révoquer ſecrétement par un autre écrit; je réponds en premier lieu que la même crainte qui l'auroit obligé de teſter malgré lui l'empêcheroit tout de même de révoquer, & en ſecond lieu que la précaution qu'il auroit priſe de révoquer, deviendroit inutile, parce que ceux qui auroient intérêt de faire valoir le teſtament, ne manqueroient pas de ſupprimer la piece contenant la révocation.

Il doit donc demeurer pour conſtant aux termes de cet article, & à prendre ſon eſprit, que le teſtament, ſoit olographe, ſoit reçu par le capitaine au lieu de l'écrivain, ſera nul, ſi les diſpoſitions ſont au profit de quelqu'un des officiers du vaiſſeau; car la crainte de la ſéduction ou de la violence, eſt la même pour un d'eux que pour tous ou pour pluſieurs.

Je crois même qu'il en faudroit dire autant de toute diſpoſition faite au profit de quelqu'un de l'équipage, quoique fort au-deſſous du grade d'officier, du moins pour peu qu'il y eût lieu de ſoupçonner que ce fût un prête-nom, une perſonne interpoſée. Car toute diſpoſition qui ne peut être valable étant faite directement, ne peut valoir non-plus par voie indirecte.

Tout cela néanmoins doit s'entendre avec la reſtriction portée par notre article, ſi les légataires *ne ſont parens du teſtateur*, parce qu'alors le lien de parenté eſt une circonſtance qui en écartant la préſomption que la diſpoſition a été extorquée, ou autrement n'a pas été libre, forme une préſomption contraire ſupérieure qui perſuade que c'eſt par une affection particuliere pour ſon parent que le teſtateur l'a fait ſon légataire.

Et

Et c'eſt ainſi que, quoique par les Ordonnances générales les curateurs ou autres adminiſtrateurs, les pédagogues, les médecins, chirurgiens & apothicaires ſoient déclarés incapables de recevoir aucuns dons ou legs de ceux qu'ils ont ſous leur direction, ou qu'ils traitent durant leurs maladies, la Juriſprudence des Arrêts a excepté ceux d'entr'eux qui étoient parens des teſtateurs.

Toutefois la validité de ſemblables legs a toujours dépendu des circonſtances, de maniere qu'ils n'ont jamais été confirmés qu'autant qu'ils ont paru exempts de tout ſoupçon légitime, indépendamment de la parenté. Il en faut donc dire autant dans l'eſpece de notre article, & conclure que ce qu'il contient de poſitif, c'eſt l'incapacité des officiers de recevoir aucuns legs d'un homme qui fait ſon teſtament dans le vaiſſeau, & que l'exception qui y eſt faite en faveur de la parenté, ſuppoſe qu'il n'y aura pas de circonſtances d'où l'on puiſſe induire raiſonnablement que la diſpoſition n'aura pas été volontaire & parfaitement libre.

Au ſurplus, comme dans les teſtamens ordinaires l'incapacité d'un des légataires n'empêche pas l'exécution des autres legs, il s'enſuit que, ſi dans le teſtament maritime contenant quelques legs en faveur du capitaine ou de quelques autres officiers du vaiſſeau, directement ou indirectement, il y a d'autres legs au profit des perſonnes non prohibées, rien n'empêchera que les autres legs n'aient leur exécution; tandis que ceux faits en faveur des officiers ſeront déclarés nuls.

ARTICLE IV.

INcontinent après le décès de ceux qui mourront ſur mer, l'écrivain fera l'inventaire des effets par eux délaiſſés dans le vaiſſeau, en préſence des parens, s'il y en a, *ſinon de deux témoins qui ſigneront*, & à la diligence du maître.

DEpuis qu'il n'y a plus d'écrivain ſur les navires marchands, ç'a été au maître ou capitaine à faire l'inventaire des effets des gens morts en mer ſur ſon vaiſſeau, ou à terre durant le voyage: & en cela ce n'eſt point une obligation nouvelle qui lui ait été impoſée, puiſqu'il en avoit déjà été chargé expreſſément par l'article 76 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584.

La ſucceſſion des gens morts en mer n'appartenant pas au premier occupant, mais à leurs héritiers ou légataires, ou, à défaut des uns & des autres, au fiſc par droit de déshérence, il étoit en effet de la regle de veiller à la conſervation de cette ſucceſſion, en chargeant quelqu'un du ſoin de conſtater les effets par un inventaire fidele pour s'en rendre gardien & dépoſitaire, avec obligation de les repréſenter & d'en compter; & ce ſoin ne pouvoit regarder naturellement que le maître ou capitaine, comme reſponſable par état de tout ce qui eſt dans ſon navire.

Ainſi, lorſque cet article avoit ordonné que l'inventaire ſeroit fait par l'écrivain, relativement à l'art. 5 du tit. qui le concerne, ce n'étoit qu'un ſcribe qu'il avoit fourni en cela au capitaine, ſans le décharger en aucune maniere de l'obli-

gation de veiller à la conservation des effets & d'en faire la représentation dans le temps. C'est ce qui résulte, tant de la fin du même article qui veut que l'inventaire soit fait à sa diligence, que des articles suivans qui le chargent expressément des effets du défunt. C'est aussi dans ce même sens qu'il faut prendre l'art. 6 du tit. du pilote, qui permet au capitaine d'employer le pilote au défaut d'écrivain, pour faire l'inventaire en sa présence, &c.

Quoi qu'il en soit, aujourd'hui à défaut d'écrivain, c'est au capitaine précisément à faire l'inventaire suivant l'usage, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, suivant l'art. 76 de l'Ordonnance de 1584, & d'amende arbitraire, outre la restitution de la valeur des effets, suivant qu'elle pourra être constatée par le témoignage des gens du vaisseau, & des passagers, sans préjudice de toute autre preuve.

L'inventaire, pour être valable & régulier, doit être fait *incontinent après le décès* & le plutôt que faire se pourra, pour empêcher le divertissement des effets. Il doit être fait en présence *des parens*, si le défunt en a dans le vaisseau, *sinon*, *de deux témoins qui signeront.*

L'art 76 déjà cité de l'Ordonnance de 1584, exigeoit aussi la présence des parens, même des voisins, & en outre celle de quatre des principaux de l'équipage; & c'est vraisemblablement delà qu'est venu l'usage où sont encore actuellement les capitaines de navires de faire les inventaires en présence de tous ou presque tous leurs principaux officiers. Quoi qu'il en soit, aux termes de notre article, qui en cela a formé un droit nouveau, il suffit que l'inventaire soit fait en présence des parens ou de deux témoins, mais aussi il faut qu'ils signent absolument, qu'ils soient parens ou non; car ces mots *qui signeront* se rapportent aux parens tout comme aux témoins. En effet, il n'y a aucune raison de différence dès que les parens servent de témoins, & que sans leur signature il n'y auroit pas d'assurance qu'ils eussent été appellés à l'inventaire, à moins que le fait ne fût constaté d'ailleurs par la signature de deux témoins. Dans tous les cas il faut donc que l'inventaire soit signé par deux témoins avec le capitaine; en préférant les parens pour témoins, s'ils veulent signer, sans préjudice encore de l'obligation de faire l'inventaire en leur présence, quoiqu'ils ne sachent pas signer, & d'y appeller deux autres témoins qui signeront.

Du reste, comme la premiere & la plus essentielle condition d'un inventaire est d'être fidele & exact, il faut que le capitaine y comprenne tous les effets du défunt, & qu'il en fasse une description suffisamment circonstanciée, de même que des papiers; sans quoi il manque à son devoir, & suivant les circonstances peut se rendre coupable d'un recélé formel.

Notre article, aussi-bien que le 76 de l'Ordonnance de 1584, ne parle que des biens & effets du défunt étant dans le navire; mais c'est qu'on y suppose un homme mort en mer, plutôt que dans une rade ou dans un port, au moyen de quoi il n'y a d'inventaire à faire absolument que des effets appartenans au défunt dans le navire. Ainsi il ne faut pas en conclure indistinctement que le capitaine peut se contenter de faire entrer dans l'inventaire les effets étant dans le navire, sans se mettre en peine d'autre chose.

L'esprit de notre Ordonnance est que le capitaine veille à la conservation des biens & effets de ceux qu'il a embarqués sur son vaisseau pour le voyage; & cela qu'ils meurent en pleine mer, en rade, dans un port ou même à terre,

tant que le voyage n'est pas fini. D'où il s'ensuit que si le défunt embarqué pour l'aller & le retour, après être arrivé au lieu de la destination pour l'aller, y a fait décharger des marchandises, & qu'ensuite il soit mort sur le navire ou à terre, il n'importe; il est du devoir du capitaine, après avoir fait l'inventaire de ce que le défunt a laissé dans le vaisseau, de se charger à la suite de cet inventaire des autres effets étant à terre appartenans aussi au défunt, & de les faire porter dans le navire pour en rendre compte à qui il appartiendra; parce qu'en cette partie tout ce qu'avoit le défunt dans le navire en arrivant dans le lieu, est censé y être encore comme dépendant de sa succession maritime. Par cette raison le capitaine étant fondé à réclamer ces autres effets, il y est réellement obligé, & il ne peut s'excuser sur cela qu'en produisant des preuves qu'il n'a pu se charger de ces effets.

Il n'y a d'exception à cela que pour les hardes de ceux qui sont morts à l'hôpital, & qui les y ont portées; parce que l'usage des hôpitaux est que leur dépouille y reste en cas de mort, pour dédommagement de leur dépense & des frais de leur enterrement.

Suivant le Consulat, ch. 115, 116 & 118, le meilleur habit du défunt appartenoit au nocher; un autre habit & le lit, aussi-bien que les provisions de bouche appartenoient au patron.

Aux termes du ch. 117 le maître de chaloupe avoit les souliers, l'épée & le ceinturon, & le gardien les culotes. Nous avons rejetté ces singularités.

ARTICLE V.

LE maître demeurera chargé des effets du défunt, *& sera tenu*, après son retour, *de les remettre avec l'inventaire entre les mains des héritiers, légataires, ou autres qu'il appariendra.*

IL a été déjà observé sur l'article précédent que le maître demeure chargé des effets du défunt, & qu'il en doit répondre, même de ceux que par sa négligence il n'auroit pas compris dans l'inventaire.

Cet article ajoute qu'à son retour & son voyage fini, *il sera tenu de remettre les effets avec l'inventaire entre les mains des héritiers, légataires ou autres qu'il appartiendra*; sur quoi il est à observer que ci-devant & en conformité de cet article, les capitaines au retour de leur voyage, ou délivroient les effets des défunts à leurs héritiers connus & aux légataires, du consentement des héritiers, ou les déposoient entre les mains des propriétaires & armateurs des navires, pour en compter à leur décharge, en même temps que des gages qui pouvoient être dus aux défunts.

C'étoit ensuite à ces propriétaires & armateurs que ceux qui avoient intérêt à la délivrance de ces effets & des gages, s'adressoient, soit héritiers, légataires, ou créanciers. il résultoit delà des inconvéniens, tant pour les particuliers, que pour le Roi & M. l'Amiral. Pour les particuliers, en ce que souvent tantôt on éloignoit par des délais affectés & par de mauvaises difficultés, la satisfaction qui leur étoit due; tantôt, par des préférences injustes ou erronées, on blessoit les droits des uns ou des autres; à quoi il ne pouvoit être remédié

que par des procès que l'inſuffiſance des facultés mettoit quelquefois hors d'état de ſoutenir. Pour le Roi & Mr. l'Amiral, intéreſſés à la choſe par leur droit de déshérence à défaut de réclamation, en ce que rarement les propriétaires & armateurs des navires remettoient les effets & les gages non réclamés après le temps de la réclamation paſſé.

Le Roi ayant fait don aux invalides de la Marine des deux tiers revenans à Sa Majeſté, des ſoldes dues aux gens de mer, & des effets & hardes, tant deſdits gens de mer que des paſſagers morts ſans héritiers & ſans teſter pendant leurs voyages ſur les navires marchands, il fut ordonné par l'art. 26 du tit. 6 de l'Edit du mois de Juillet 1720, que les maîtres & capitaines de navires ſeroient tenus à l'avenir de dépoſer au greffe de l'Amirauté du lieu du déſarmement, les inventaires des effets & hardes des gens morts en mer, & de délivrer des copies deſdits inventaires aux Commiſſaires de la Marine ou Officiers des claſſes.

Mais cela ne remédiant pas à tout, il a été enjoint de plus aux maîtres ou capitaines, par les articles 2 & 3 du Réglement du 23 Août 1739, de remettre entre les mains du tréſorier des invalides, lors du déſarmement, le montant de la ſolde des gens de mer décédés, enſemble le produit de leurs hardes & effets qui auront été vendus dans le cours du voyage, avec défenſes aux officiers des claſſes de délivrer auxdits maîtres ou capitaines aucun nouveau rôle d'équipage, qu'ils n'aient ſatisfait à cet engagement; & à l'égard des effets des gens de mer qui n'auront pas été vendus & de ceux des paſſagers, d'en faire le dépôt avec l'inventaire au greffe de l'Amirauté.

Par ce nouvel arrangement les choſes ont été miſes en regle à cet égard; de maniere que l'on n'a pas tardé à en reſſentir les effets les plus avantageux tant pour les particuliers auxquels il a été rendu une prompte juſtice, que pour les invalides donataires des droits du Roi, & pour M. l'Amiral, qui, depuis ce temps-là ont profité exactement de ce qui n'a pas été réclamé, comme ſujet au droit de déshérence. De ſorte qu'il y a toute apparence que cet ordre ſubſiſtera ſans aucune variation dans la ſuite.

Ce n'eſt donc plus par les mains du capitaine, ni du propriétaire ou armateur, que les créanciers, les héritiers ou les légataires des gens morts en mer doivent avoir la délivrance des effets & des gages des défunts; c'eſt à l'Amirauté qu'ils doivent ſe pourvoir pour obtenir cette délivrance, en juſtifiant le droit qu'ils ont de la demander.

A l'égard des héritiers ou des veuves des défunts en communauté avec eux, il ne s'agit de leur part que de rapporter les pieces juſtificatives de leur qualité.

Il n'eſt nullement néceſſaire au reſte que ces veuves & héritiers ſoient regnicoles: s'il s'agit de la ſucceſſion d'un étranger faiſant partie de l'équipage du navire, l'intention du Roi étant, pour engager les étrangers à entrer au ſervice de notre Marine, que leur ſucceſſion ſoit affranchie du droit d'aubaine. Voyez *ſuprà* l'art. 10 du tit. des matelots. D'où il s'enſuit qu'ils peuvent teſter comme les regnicoles, à la différence des paſſagers étrangers, puiſque ſans cela ils ne ſeroient pas affranchis du droit d'aubaine. Et il ne s'agit point d'examiner s'ils ont ſervi cinq ans, ou non, ſur les vaiſſeaux du Roi, parce que l'art. 8, titre premier, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689, qui exige ces cinq ans de ſervice, n'eſt que pour le cas où ces matelots étrangers voudront, après ce temps, s'établir dans le Royaume.

Pour ce qui est des créanciers, non-seulement ils doivent produire les preuves de leurs créances, mais encore faire ordonner la délivrance en leur faveur, avec les héritiers, ou rapporter leur consentement en bonne forme. Dans les cas néanmoins où les héritiers sont inconnus, on admet les créanciers des défunts à toucher provisionnellement, lorsque leurs créances n'ont rien de suspect; à la charge toutefois d'affirmer que les sommes leur sont dues, & de se soumettre de les rapporter si faire se doit, même de donner caution à ce sujet, suivant les circonstances.

Quant aux légataires, la regle est qu'ils fassent entériner le testament avec l'héritier, ou qu'ils rapportent son consentement pour toucher. Mais si l'héritier est inconnu, on les traite comme les créanciers, après que le Procureur du Roi a reconnu le testament en regle & exempt de contestation.

La forme ordinaire de procéder sur ce point, est que celui qui a intérêt à la délivrance, présente Requête au Juge de l'Amirauté, tendante à main-levée. Cette Requête est communiquée avec les pieces justificatives, tant au Procureur du Roi, qu'à l'Officier des classes & au Receveur de M. l'Amiral, aux termes de l'art. 8 dudit Réglement de 1739; & suivant que les pieces justificatives sont ou ne sont pas de la qualité requise par l'art. 7, le Juge, sur la réponse par écrit de ceux à qui le tout a été communiqué, rend son Ordonnance pour accorder ou rejetter la délivrance demandée. Mais rarement il y a lieu au débouté, par le soin qu'a le Procureur du Roi de demander, avant de donner ses conclusions, les pieces qui peuvent manquer pour fonder suffisamment la réclamation, ce qui abrege & évite des frais.

Lorsque c'est l'héritier qui demande la délivrance, elle lui est faite des effets en nature déposés à l'Amirauté; & de même au légataire, si le défunt les lui a légués aussi en nature, & que le testament soit entériné. Mais si ce n'est qu'une délivrance, provisoire comme il est obligé de se soumettre d'en rapporter la valeur, on ordonne la vente pour régler cette valeur. Ce qui s'observe également en cas de délivrance au profit des créanciers: & cela, quoique les circonstances d'ailleurs n'exigeroient pas la vente provisionnelle autorisée par le dernier article du présent titre, renouvellé en cette partie par l'article 3 du Réglement de 1739.

ARTICLE VI.

SI les effets délaissés par ceux *qui n'auront pas testé*, *sont chargés pour les pays étrangers*, *le maître pourra* les négocier, *& en rapporter le provenu au retour*; auquel cas, outre *son fret*, il sera payé *de sa provision.*

QUI *n'auront point testé.* De même, si ayant testé ils n'ont pas légué les effets en nature; parce qu'alors il n'y a aucune différence à faire entre les légataires & les héritiers. Dans le cas même où les effets ont été légués en nature, on ne voit du tout point la raison de différence pour préférer le légataire à l'héritier, en donnant moins de pouvoir au capitaine, lorsqu'il s'agit

de l'intérêt d'un légataire, que lorfqu'il eft queftion de celui de l'héritier. Il faudroit du moins que le légataire fût dans le vaiffeau, parce qu'on pourroit conclure de cette circonftance, qu'il ne feroit pas naturel que le capitaine eût droit de difpofer des effets fans le confentement du légataire ; quoique, a vrai dire, tous les legs étant fujets à délivrance de la part de l'héritier, le légataire n'eft fait vrai propriétaire que par l'entérinement du teftament à l'amiable ou en Juftice.

Sont chargés pour les pays étrangers. Pourquoi cette exception par rapport aux pays étrangers? On fuppofe apparemment que le débit de ces effets n'étoit pas permis dans le Royaume, ou qu'il étoit tout autrement avantageux dans le pays étranger que dans le Royaume. Mais aujourd'hui le premier motif ceffe, au moyen de la faculté de l'entrepôt accordé au commerce par les Lettres-Patentes de 1717 ; & à l'égard du fecond, fi le débit des marchandifes chargées pour nos Colonies eft auffi avantageux que celui des effets deftinés pour les pays étrangers, pourquoi ne pas permettre de les négocier également?

Le maître pourra. Ce n'eft donc pas une obligation qui lui eft impofée à ce fujet; mais feulement une faculté qui lui eft accordée pour le bien de la chofe. Ainfi, c'eft à lui à fe régler dans ces occafions avec circonfpection & prudence, pour ne pas s'attirer des reproches, ou même un procès, fi fa négociation n'eft pas heureufe; de maniere que le plus fûr pour lui eft de ne difpofer des effets, qu'autant qu'il fera à préfumer que le défunt en auroit ufé de la même façon, s'il eût vécu, & que, s'il en eft autrement, il doit rapporter les effets dans fon navire au retour, attendu qu'alors il n'y aura rien à lui imputer, n'étant point chargé expreffément de les négocier.

Mais s'il en difpofe, il eft tenu *d'en rapporter le provenu au retour*, par l'action *negotiorum geftorum.* D'où il s'enfuit qu'il ne doit pas vendre à crédit, ou que, s'il le fait, ce fera à fes rifques, n'étant pas recevable à faire contenter les héritiers ou autres intéreffés, des billets ou reconnoiffances des acheteurs.

S'il rapporte les retours, il fera payé *de fon fret*, non-feulement fur ces retours, mais encore fur les marchandifes de l'aller; & s'il rapporte les effets en nature, le fret lui en fera dû tout de même.

Au premier cas, il fera en outre *payé de fa provifion*; c'eft-à-dire, de fon droit de commiffion, tant pour la vente que pour les marchandifes qu'il aura prifes en troc; le tout fuivant l'ufage courant du commerce.

ARTICLE VII.

POurra auffi vendre les hardes & meubles des mariniers & paffagers, les faire apporter pour cet effet *au pied du mât*, & les délivrer au plus offrant, dont fera tenu état par l'écrivain & compté par le maître.

POurra auffi vendre. Cela eft encore de pure faculté, fans contrainte pour le maître, qui doit tout de même en ufer avec prudence, & ne faire vendre que ce qui eft périffable; parce que ces fortes de ventes fe font prefque

toujours à vil prix. C'est pourquoi il seroit fort à souhaiter qu'elles ne fussent pas si communes. Du reste, quoique l'article n'en dise rien, le procès-verbal de vente doit être fait avec les mêmes formalités que l'inventaire, y ayant parité de raison.

Des hardes & meubles des mariniers. Ces meubles ne doivent s'entendre que des choses qui étoient à l'usage du défunt, & nullement de ses autres effets, encore moins de ses marchandises.

Et passagers. C'est là qu'il est essentiel, même pour les hardes, de ne vendre que ce qui ne pourroit pas être gardé sans un dépérissement manifeste, sur-tout si les passagers, comme gens à leur aise & d'un certain état, avoient des hardes & des meubles de prix; parce qu'alors n'y ayant que les officiers qui pourroient les acheter, il seroit trop à craindre qu'ils ne les fissent adjuger à bas prix, & que par-là ils ne devinssent en quelque sorte légataires des défunts, contre l'intention de l'article 3 ci-dessus.

Au pied du mât, sur le tillac, afin que tout l'équipage puisse être témoin de la vente, & être en état de certifier qu'elle a été faite avec fidélité, en laissant à chacun la liberté d'enchérir.

A ces sortes de ventes, ce ne sont guere que les matelots qui se rendent adjudicataires; & c'est presque la seule voie qui leur reste aujourd'hui de contracter des dettes durant le voyage. Toutefois pour concilier ce reste de liberté de s'engager avec la loi nouvelle qui leur en a si utilement & si sagement fait la défense en général, il faut dire que c'est au capitaine à veiller à ce que ceux-là seuls qui peuvent avoir besoin des hardes, soient reçus à se rendre adjudicataires: ce qui dépend de sa prudence combinée avec les intérêts des héritiers du défunt.

Du reste, il doit être tenu un état de chaque article vendu, pour les rapporter tous exactement dans un procès-verbal en forme; & c'est lui que ce soin regarde, comme représentant l'écrivain qui n'est plus d'usage sur les navires marchands. Lequel procès-verbal de vente, doit, comme il a été dit, être fait avec les mêmes formalités que l'inventaire.

Et comme il est assez rare que des matelots paient comptant durant le voyage, les hardes qu'ils achetent à ces sortes de vente, le capitaine en doit faire note en marge de chaque article non payé, afin que le montant en soit retenu au retour du navire sur la solde des adjudicataires; conformément à l'article 16 du Réglement de 1739, article qui, joint aux 2 & 3, est une preuve que la faculté de vendre, accordée au capitaine par le présent article de notre Ordonnance, est toujours subsistante.

De cette maniere, le capitaine ne compte en deniers que des autres articles de la vente, au produit desquels le trésorier des invalides doit joindre les sommes qui auront été retenues sur la solde des adjudicataires, & dont le montant lui aura sur le champ été remis en dépôt, avec le reste.



ARTICLE VIII.

FAisons défenſes, à peine de punition exemplaire, à tous Officiers de guerre & de Juſtice établis dans les Iſles & Pays de notre obéiſſance, de ſe ſaiſir des effets des mariniers & paſſagers décédés ſur les vaiſſeaux, & d'en empêcher la diſpoſition ou le tranſport, ſous quelque prétexte que ce ſoit.

CEs défenſes n'ont pas été faites par précaution ſeulement; il n'y avoit que trop d'exemples d'entrepriſes déjà faites par les officiers de guerre & de juſtice dans les colonies, ſur les effets des gens de mer & des paſſagers décédés durant les voyages; & la prévarication étoit ſi commune, que le légiſlateur ne crut pas pouvoir mieux l'arrêter, que par la crainte d'une punition exemplaire, qui emporte néceſſairement la flétriſſure.

Depuis ce temps-là les plaintes ont été aſſez rares ſur ce ſujet. On a pourtant eu à reprocher depuis peu à un Commiſſaire aux Claſſes, aux Iſles Françoiſes, la témérité d'avoir obligé un capitaine de lui remettre, tant les effets que les gages de ceux qui étoient morts ſur ſon navire.

ARTICLE IX.

LEs hardes des mariniers & paſſagers décédés ſans héritiers & ſans avoir teſté, ſeront employées à faire prier Dieu pour eux: & de leurs autres effets étant ſur le vaiſſeau, il en ſera délivré un tiers au Receveur de notre Domaine, un tiers à l'Amiral, & l'autre tiers à l'hôpital du lieu où le navire fera ſon retour, les dettes du défunt préalablement payées ſur le tout.

LEs diſpoſitions les plus remarquables de cet article ne ſont plus en uſage depuis que le Roi a fait don aux invalides de la Marine de ſon droit de déshérence en cette partie, qui conſiſte dans les deux tiers, l'autre tiers appartenant à M. l'Amiral, en vertu de ſa haute Juſtice. A ce titre, la ſucceſſion maritime tombée en déshérence auroit dû naturellement être dévolue en entier à l'Amiral, de même que la totalite des effets naufragés & non réclamés; mais comme le Roi eſt le maître de ſes dons, que la charge d'Amiral n'a de droits qu'autant qu'il a plu à nos Rois d'y en attribuer, & qu'ainſi la même autorité qui les y avoit annexés, a pu les ſupprimer, les reſtreindre ou les modifier, il faut s'en tenir, pour le droit de M. l'Amiral par rapport aux naufrages, à la moitié qui lui a été conſervée par l'article 26 du titre concernant cette matiere; & à l'égard des effets des gens morts en mer, au tiers, à quoi ſon droit en cette partie a été réduit, par le préſent article & par les Réglemens poſtérieurs, renouvellés & confirmés par celui du 23 Août 1739.

Mais

Mais auſſi ce tiers eſt acquis à M. l'Amiral en toute ſucceſſion non réclamée d'un homme mort en mer, ſans diſtinguer s'il eſt aubain ou regnicole, bâtard ou né en légitime mariage, puiſque l'Ordonnance ne diſtingue point. Par rapport au droit de M. l'Amiral dans les ſucceſſions des bâtards, il y en a un exemple mémorable, dans le don que M. le Comte de Toulouſe fit e 739; mais il M. l'Abbé de Grancey, premier Aumônier de M. le Duc d'O es, ſoit provi-s qui lui revenoit dans les effets du Chevalier de Ferriere, capi invalides &, tué à la priſe de Carthagene, faite par M. de Pointis; lequel Chevalier de la Ferriere étoit frere naturel dudit Abbé de Grancey. Or, ce don ſuppoſoit le droit de M. l'Amiral; & du droit de bâtardiſe au droit d'aubaine, le paſſage eſt naturel, puiſqu'en cette partie ils dépendent du même principe, c'eſt-à-dire, de la même conceſſion du Roi.

A cela près que le droit de l'Amiral a été conſervé, il ne reſte plus d'exiſtant de notre article, que ce qu'il contient de conforme au droit commun: ſavoir, en premier lieu, qu'il n'y a pas d'ouverture à la déshérence lorſque le défunt a laiſſé des héritiers, ou qu'il a diſpoſé de ſes biens par teſtament, le fiſc n'ayant pas droit de faire réduire les diſpoſitions pour demander les réſerves coutumieres: & en ſecond lieu, que la déshérence n'a d'effet ſur les biens qui y ſont ſujets, qu'après toutes les dettes payées, ſuivant l'axiome, *bona non dicuntur niſi deducto ære alieno.*

Quant aux hardes & habillemens des mariniers ou paſſagers, dont le produit, par préférence au fiſc, devoit être employé à faire prier Dieu pour les défunts, aux termes de cet article, il n'en eſt plus queſtion depuis long-temps; & ce qui a fait abolir cette pratique, c'eſt que cet emploi ne pouvoit être fait qu'après l'expiration du délai accordé aux héritiers pour réclamer, parce qu'on ne peut pas dire juſques-là qu'il n'y a point d'héritiers. Or, depuis notre Ordonnance, non-ſeulement le délai d'un an a été prorogé à deux, mais encore il a été décidé que ce délai n'étoit pas fatal, & qu'en quelque temps que des héritiers ſe préſentaſſent, ils devoient être admis à réclamer, ſuivant les obſervations, *infrà* ſur l'article 36 du titre des naufrages; au moyen de quoi il n'y a plus eu lieu à l'emploi preſcrit par cet article.

Pour ce qui eſt des corps noyés trouvés ſur le rivage, l'article 35 du même titre des naufrages, attribue les vêtemens qui ſeront trouvés ſur les cadavres, à ceux qui les auront tirés ſur les greves, & qui les auront portés au cimetiere; diſpoſition qui n'a jamais reçu d'atteinte, & qui ſubſiſte dans toute ſa force.

Enfin, en ce qui concerne le partage des effets non réclamés, dont un tiers étoit dévolu par cet article à l'hôpital général du lieu, dès l'année 1712, cette diſpoſition fut changée: le Roi, par ſon Edit du mois de Décembre de la même année, ayant fait don aux invalides de la Marine, comme méritant encore plus de faveur que les hôpitaux, non-ſeulement de ce tiers, mais encore de l'autre tiers qu'il avoit réſervé au profit de ſon domaine, & ce nouvel arrangement ayant été confirmé, tant par un autre Edit du mois de Juillet 1720, que par une Déclaration du 30 Décembre ſuivant; & par un autre du 12 Juillet 1722, l'a encore été de nouveau par le dernier Réglement intervenu ſur ce ſujet, en date du 23 Août 1739. De ſorte que depuis ce temps-là, les deux

tiers des effets non réclamés, des gens morts en mer fur les navires durant le cours de leurs voyages, ont conftamment été attribués aux invalides, & l'autre tiers à M. l'Amiral, déduction faite fur le tout des dettes & des frais de juftice. Voyez *fuprà* l'art. 11, tit. des loyers des matelots.

TAifons ciers de notre

ARTICLE X.

LE partage ci-deffus ordonné ne pourra être fait qu'après l'an & jour, à compter du retour du vaiffeau, pendant lequel les effets feront dépofés entre les mains d'un bourgeois folvable.

TOut cela a encore été changé. Au lieu d'un an feulement que cet article accordoit aux héritiers ou autres intéreffés, pour réclamer, à compter du jour du retour du vaiffeau, le Réglement de 1739, d'après l'Edit du mois de Juillet 1720, leur a donné deux ans, par les articles 3, 5, 6 & 11. Il y a plus : &, comme il vient d'être obfervé fur l'article précédent, ce nouveau délai n'eft pas même fatal; de forte que quoique le partage ait été fait après les deux années expirées, fans qu'aucun réclamateur fe foit préfenté, fi dans la fuite il en furvient dont le droit foit bien fondé, il eft admis à l'Amirauté; & fur l'ordonnance rendue en fa faveur, le Miniftre de la Marine donne un ordre, au nom du Roi, pour retirer des mains du tréforier des invalides les deux tiers qu'il a touché pour eux, tandis que M. l'Amiral en donne auffi un de fon côté à fon receveur pour reftituer l'autre tiers.

Quand au dépôt des effets, que cet article vouloit qui fût fait pendant le temps de la réclamation, entre les mains d'un bourgeois folvable, c'eft aujourd'hui entre les mains du tréforier des invalides, pour les deniers comptans provenans, foit des gages des défunts, foit de la vente de leurs hardes faite fur le navire pendant le voyage, relativement à l'article 7, ci-deffus; & pour les hardes & autres effets reftés en nature, au greffe de l'Amirauté. Tel eft le nouvel arrangement qui a été pris par le Réglement du 23 Août 1737, art. 2 & 3.

ARTICLE XI.

SI les effets délaiffés ne peuvent être confervés pendant l'an & jour f ns diminution confidérable, ils feront vendus par autorité des Officiers de l'Amirauté, *& le prix dépofé comme deffus.*

C'Eft faire le bien de la chofe, que de vendre des effets qui ne pourroient être gardés plus long-temps fans les expofer à dépérir & à fouffrir une diminution confidérable de leur valeur. Il étoit donc jufte d'autorifer les Officiers de l'Amirauté à en faire la vente en ce cas, pour la confervation des droits des réclamateurs, ou de la fucceffion fujette à tomber en déshérence à

leur défaut. C'eſt auſſi par le même principe d'équité qu'il a également été permis aux Officiers de l'Amirauté de vendre les effets naufragés, ſujets à dépériſſement, *infrà*, art. 15, titre des naufrages, qui leur en fait même un devoir préciſément.

Tout cela étoit renouvellé par le Réglement du 23 Août 1739; mais il y a été enjoint aux Officiers de l'Amirauté d'appeller à ces ventes, ſoit proviſoires ou autres, tant l'officier des claſſes, que le tréſorier des invalides & le receveur de M. l'Amiral, par l'art. 4 du tit. premier, & par l'art. 2 du titre des bris, nauſrages & échouemens: ce qui a été obſervé depuis avec beaucoup d'exactitude.

Et le prix dépoſé comme deſſus. C'eſt-à-dire, entre les mains d'un bourgeois ſolvable indiqué par l'article précédent, pour recevoir le dépôt des effets en nature. Mais comme cela a été changé, ainſi qu'il a été obſervé ſur le même article, & que par le Réglement de 1739 il a été ordonné que les effets ſeroient dépoſés à l'avenir au greffe de l'Amirauté; c'eſt auſſi au même greffe que demeurent dépoſés les deniers provenans de ces ventes proviſoires, comme repréſentans les mêmes effets, juſqu'à ce que les deux années de la réclamation ſoient expirées. Après quoi, s'il reſte des effets qui n'aient pas été vendus, la vente s'en fait avec les mêmes formalités que pour la premiere; & les deniers en provenans ſont remis par le greffier entre les mains du tréſorier des invalides. Enſuite les Officiers de l'Amirauté font la liquidation du produit de chaque ſucceſſion des décédés, & dont les effets n'ont pas été réclamés, en diſtinguant les objets pour éviter la confuſion; ne fût-ce que pour le cas où des réclamateurs ſe préſenteroient dans la ſuite, puiſqu'il n'y a pas de fin de non-recevoir à leur oppoſer pour ne s'être pas préſentés dans les deux ans. Sur ce procès-verbal de liquidation, enſemble ſur les Ordonnances de délivrance rendues au profit des réclamateurs, le tréſorier des invalides forme les états que par l'article 11 dudit Réglement il eſt tenu d'envoyer chaque année au Secretaire d'état ayant le département de la Marine.

Tel eſt le bel ordre qui a été établi à ce ſujet, & qui, comme il a été obſervé ſur l'article 5 ci-deſſus, à produit des avantages ſi conſidérables.

RÉGLEMENT DU ROI,

Pour la recherche des ſoldes & produits d'inventaires des gens de mer qui meurent ſans teſter pendant leurs voyages ſur les bâtimens marchands, des effets & hardes des paſſagers qui meurent ſur leſdits bâtimens, & des produits des bris & naufrages, revenant aux invalides de la Marine.

Du 23 Août 1739.

SA MAJESTÉ ayant fait don aux invalides de la Marine, des deux tiers des ſoldes dues aux gens de mer, & des effets & hardes, tant deſdits gens de mer, que des paſſagers qui meurent ſans teſter pendant leurs voyages ſur les navires marchands, enſemble de la moitié des bris & naufrages lorſque leſdits effets, hardes, bris & naufrages ne ſont point réclamés, ainſi qu'il eſt porté par les Edits du mois de Décembre 1712, Juillet 1720, & par la Déclaration du

30 Décembre fuivant, & celle du 12 Juillet 1722, concernant lefdits invalides : & voulant Sa Majefté que le recouvrement du produit de ces foldes, effets & hardes, & autres dons faits aux invalides foit fait exactement par ceux qui en font chargés, Sa Majefté a réfolu le préfent Réglement qu'Elle veut être exécuté ainfi qu'il fuit.

Soldes des gens de mer, & produits d'inventaires defdits gens de mer & paffagers morts fur les bâtimens fans tefter.

ARTICLE PREMIER.

Les inventaires des effets & hardes appartenans aux gens de mer & paffagers morts fur les vaiffeaux ou bâtimens pendant le cours de leurs voyages, feront dépofés par les capitaines, officiers, maîtres ou patrons defdits bâtimens, au greffe de l'Amirauté où lefdits bâtimens défarmeront; defquels inventaires il en fera délivré des copies par lefdits capitaines, maîtres ou patrons, aux Commiffaires de Marine, ou Officiers des claffes, conformément à l'art. 26, titre 6 de l'Edit du mois de Juillet 1720.

II. Le montant de la folde des gens de mer décédés, enfemble le produit de leurs effets & hardes qui auront été vendus dans le cours du voyage, feront remis lors du défarmement aux tréforiers des invalides, comme dépofitaires de ces fommes, par les capitaines ou commandans des bâtimens, auxquels il en fera donné une décharge valable au bas du rôle de défarmement du navire : & il ne fera délivré par les Officiers des claffes aux capitaines, patrons ou commandans de ces bâtimens, aucun nouveau rôle d'équipage, qu'au préalable ils n'aient fatisfait à cet article.

III. Les effets des gens morts en mer, & leurs hardes, qui n'auront pas été vendus à bord des vaiffeaux ou bâtimens, enfemble ceux des paffagers morts en mer, feront dépofés au greffe de l'Amirauté. Il fera marqué fur ceux de chaque particulier, le nom de celui à qui ils appartenoient, le folio & le numéro de l'article du regiftre que le Greffier de l'Amirauté fera obligé de tenir pour ces fortes d'effets ; lefquels effets & hardes feront mis en vente lorfqu'il fera jugé néceffaire, de l'avis des Officiers de l'Amirauté, de l'Officier des Claffes, & du Receveur de l'Amiral, conjointement. Et à l'égard des effets non fujets à dépérir, ils refteront en dépôt, pour être vendus à l'échéance des deux années, s'il n'y a point de réclamateurs.

IV. La vente de ces hardes & effets fera faite au plus offrant & dernier enchériffeur, par les Officiers de l'Amirauté, conformément à l'art. 11, titre des teftamens, de l'Ordonnance de 1681, les Officiers des Claffes, le Tréforier des invalides, & le Receveur de l'Amiral, préfens ou duement appellés, dont il fera dreffé par les Officiers de l'Amirauté un procès-verbal diftingué par les articles, lequel fera figné d'eux & de ceux qui auront été préfens à ladite vente, & des acheteurs ; dont il fera délivré des copies en forme aux Officiers des Claffes, au Tréforier des invalides & au Receveur de l'Amiral : ledit procès-verbal reftera dépofé au greffe de l'Amirauté, & le Tréforier des invalides fera mention des fommes provenant defdits effets & hardes, lefquelles fommes il portera hors ligne du regiftre qu'il tiendra à cet effet.

V. A l'égard des frais des procédures qu'il conviendra de faire pour parvenir à la vente des hardes & effets qui n'auront point été réclamés dans les deux années, ainfi que de ceux qui auront été vendus à caufe de leur dépériffement, les Officiers de l'Amirauté prendront, favoir,

Pour les fommes au-deffous de cent livres du produit de ces ventes, le dixieme.

Pour celles depuis cent livres jufqu'à trois cens livres, quinze livres.

Pour celles depuis trois cens livres jufqu'à mille livres, le vingtieme.

Et pour celles au-deffus de mille livres, & à quelques autres fommes que ces ventes puiffent fe monter, celle de foixante livres : defquelles fommes le Greffier aura le tiers du total, y compris fes expéditions ; & les deux autres tiers feront partagés entre le Lieutenant & le Procureur du Roi, fans que lefdits Officiers puiffent, fous quelque prétexte que ce foit, exiger de plus fortes fommes que celles mentionnées au préfent article, à peine de concuffion.

VI. Les fommes provenant de la folde des gens de mer décédés, de leurs effets & hardes & de ceux des paffagers morts en mer, pourront être réclamées dans le terme de deux années, à compter du jour de l'arrivée des navires dans le port où ils défarmeront, conformément à l'Edit du mois de Juillet 1720.

VII. Les réclamateurs defdites foldes & effets feront tenus de rapporter, à leurs frais, des actes judiciaires pour juftifier de leur qualité ; & au défaut defdits actes, des certificats en bonne forme des Juges des lieux de leur demeure ; & en cas qu'il n'y ait point de Juge, des certificats des Curés defdits lieux, lefquels

ſeront viſés par l'Officier des claſſes, s'il y en a, ou légaliſés par le Juge de l'endroit le plus proche.

VIII. Les pieces juſtificatives de la qualité des héritiers, enſemble les requêtes qui ſeront par eux préſentées aux Officiers de l'Amirauté, afin de main-levée des effets dépoſés ou du prix d'iceux, ſeront communiquées, tant aux Officiers des claſſes, qu'au Receveur de l'Amiral, pour, ſur leurs réponſes, être ſtatué par les Officiers de l'Amirauté, ainſi qu'il appartiendra.

IX. Lorſque le montant deſdites ſoldes, & la valeur des effets vendus, n'excédera pas en total la ſomme de cent livres, ceux auxquels la délivrance en ſera faite, en donneront ſeulement leur reçu en marge du regiſtre qui ſera tenu par le tréſorier des invalides, dans la forme ci-après preſcrite; & s'ils ne ſavent pas ſigner, ils ne pourront recevoir qu'en préſence du Curé ou de deux notables du lieu, qui certifieront en marge la délivrance ou le paiement.

X. Lorſque les ſoldes ou effets réclamés excéderont la ſomme de cent livres, ils ne pourront être délivrés que ſur des quittances paſſées pardevant notaires, que les tréſoriers des invalides garderont pour leur décharge, & dont ils feront mention ſur leurs regiſtres, en marge de chaque article, en obſervant de marquer ſur chaque quittance, le folio du regiſtre; & le numéro où cet article ſera inſcrit, afin de faciliter, en cas de beſoin, la vérification de chaque partie.

XI. Après les deux années de délai accordées aux réclamateurs des ſoldes & produits d'inventaires des gens de mer morts pendant leurs voyages, il ſera dreſſé un état à la fin de chaque année, par l'Officier des claſſes, deſdites ſoldes & produits d'inventaires non réclamés, lequel ſera envoyé au Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine; & il ſera délivré copie au receveur des droits de l'Amiral, pour recevoir le tiers qui lui appartient ſur ces ſoldes & produits d'inventaires non réclamés, duquel tiers le receveur de l'Amiral donnera ſon reçu au pied dudit état, par ampliation.

Le Tréſorier des invalides fera recette des deux autres tiers, au profit des invalides, ſur les Ordonnances du Roi qui ſeront expédiées à cet effet; de laquelle recette il ſera fait mention en marge de chaque article de ce regiſtre, & de la date de cet état.

Il ſera fait dans la ſuite, au commencement de chaque année, un pareil état de dépouillement de ce regiſtre, tant des parties qui auront été délivrées aux réclamateurs, que de celles dont le Tréſorier des invalides ſera reſté dépoſitaire: cet état contiendra les émargemens des ſommes payées aux réclamateurs, & les parties qui n'auront pas été réclamées; il ſera pareillement envoyé au Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, par l'Officier des claſſes; lequel le certifiera conjointement avec le Procureur du Roi de l'Amirauté, & le Receveur de l'Amiral.

XII. Le Tréſorier des invalides de la Marine, dans chaque Amirauté, tiendra à l'avenir un regiſtre des dépôts qui auront été faits deſdites ſoldes & produits d'inventaires non réclamés, dans leſquels ils ſeront enrégiſtrés, & des pieces juſtificatives ſur leſquelles la délivrance & le paiement en auront été faits aux réclamateurs, lequel regiſtre ſera coté & paraphé par premier & dernier, par le Commiſſaire de la Marine, ou Commiſſaire aux Claſſes, Chef du département: il en donnera communication toutefois & quantes qu'il en ſera requis par le Receveur des droits de l'Amiral, qui en pourra prendre copie.

XIII. Il ſera écrit ſur ledit regiſtre, par ordre de numéro, les noms, ſurnoms, demeures & qualités de tous les gens de mer qui ſeront morts pendant leurs voyages; & ce, ſur la vérification que les Tréſoriers des invalides ſeront tenus d'en faire ſur les rôles d'équipages, au déſarmement de chaque navire. Il ſera expliqué à chaque article, le nom du navire ſur lequel ces gens de mer ſeront morts, celui du capitaine ou patron, la date & le numéro de l'expédition du rôle d'équipage, celui du déſarmement, le temps & le lieu du décès du navigateur, le nombre de mois & de jours qui lui ſeront dus de la ſolde, juſqu'au jour de ſa mort, la ſolde qu'il gagnoit par mois, & le montant de ladite ſolde, lequel ſera porté hors ligne de ce regiſtre.

XIV. A l'égard des navigateurs morts au commencement du voyage, auxquels il ne ſera point dû de ſolde, ils ſeront employés pour mémoire ſeulement, ſur ledit regiſtre.

XV. Il ſera auſſi fait mention dans ledit regiſtre, à l'article de chacun de ces navigateurs morts pendant la campagne, de l'inventaire de leurs effets & hardes, remis par les capitaines, maitres ou patrons, leſdits inventaires ſeront numérotés par les officiers des claſſes, à meſure qu'ils leur ſeront remis; ils ſeront communiqués enſuite auxdits tréſoriers, & mis en liaſſe année par année.

XVI. Le tréſorier des invalides portera hors ligne ſur ledit regiſtre, les ſommes qui lui ſeront remiſes par les capitaines, maitres ou patrons provenant de la vente qui aura été faite

à leurs équipages, des hardes des gens de mer morts pendant leurs voyages. Lesdits capitaines, maîtres ou patrons donneront une note des gens de mer qui n'auront pas payé lesdites hardes, pour leur en faire la retenue sur leur solde, au désarmement du navire.

XVII. Pour exécuter avec exactitude tout ce qui est contenu dans le présent Réglement, & faciliter aux armateurs, aux capitaines, maîtres ou patrons des bâtimens, les paiemens & remises qu'ils doivent faire, les trésoriers des invalides de la Marine seront réguliers à se présenter journellement au bureau des classes du port de leur résidence, pour y faire à l'avenir toutes les recettes, tant des six deniers pour livre sur la solde des équipages des navires marchands, que des soldes des morts & produits de leurs inventaires, & leurs autres opérations concernant leurs fonctions.

Des bris, naufrages & échouemens.

ARTICLE PREMIER.

Les Officiers des Sieges d'Amirauté seront tenus de faire avertir les Officiers des classes, le Trésorier des invalides & le Receveur de l'Amiral, des bris & naufrages & échouemens arrivés sur les côtes de leur ressort, avant de s'y transporter, afin qu'ils en puissent prendre connoissance.

II. En cas que les effets sauvés desdits naufrages, bris & échouements, n'aient pas été réclamés dans l'an & jour de délai accordé aux réclamateurs par l'article 26, tit. 9, du livre 4 de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, il sera procédé à la vente de ces effets, qui sera faite par les Officiers de l'Amirauté, les Officiers des classes, le Trésorier des invalides, & le Receveur de l'Amiral, présens ou duement appellés.

III. Le produit de ladite vente sera remis, moitié au Receveur des droits de l'Amiral, & moitié au Trésorier des invalides, les frais de justice préalablement levés.

IV. Les Officiers des classes, le Trésorier des invalides & le Receveur des droits de l'Amiral, prendront connoissance desdits effets sauvés: ils s'informeront exactement s'ils ont été réclamés dans l'an & jour, & si la délivrance en a été faite aux réclamateurs; à l'effet de quoi les Officiers de l'Amirauté seront tenus de donner sans frais aux Officiers des classes & au Receveur de l'Amiral, la communication des procès-verbaux, actes & jugemens rendus au sujet desdits réclamateurs.

V. Seront tenus les Officiers des classes d'envoyer au commencement de chaque année, au Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, un état certifié d'eux du produit desdits effets sauvés des échouemens, bris & naufrages, qui n'auront pas été réclamés dans l'an & jour; lequel état sera aussi envoyé à l'Amiral par le Receveur de ses droits.

Pour l'exécution du présent Réglement, Mande S. Majesté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, aux Intendans de la Marine, & Ordonnateurs dans ses ports, aux Intendans départis dans les Colonies Françoises, & à tous autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution du présent Réglement. Fait à Versailles le vingt-trois Août mil sept cent trente-neuf, *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.





LIVRE QUATRIEME.

De la Police des Ports, Côtes, Rades & Rivages de la Mer.

TITRE PREMIER.

DES PORTS ET HAVRES.

CES termes ne ſont pas abſolument ſynonymes, comme l'a penſé le Commentateur. Le port comprend bien le havre; mais il peut s'étendre plus loin. Tel eſt, par exemple, celui de la Rochelle, qui ne finit qu'à la Digue; au lieu que le havre eſt un endroit clos & fermé ordinairement par une chaîne, tel qu'eſt auſſi celui de la Rochelle.

Suivant cette diſtinction, la définition que la loi 59, *ff. de verb. ſignif.* donne du port en ces termes, *portus eſt concluſus locus quo importantur merces, indè exportantur*; *eſt ſtatio concluſa, atque munita, indè angiportum dictum eſt*; convient plus particuliérement au havre.

Tous les ports de mer de l'Aunis ſont Royaux, excepté celui d'Eſnandes qui appartient au Seigneur du lieu, lequel en conſéquence eſt autoriſé à y percevoir les droits réglés par l'Arrêt du Conſeil du 8 Août 1730. Il y avoit autrefois le port de ChâtellAillon, dont il ne reſte plus de veſtiges; & celui de Queue-de-vache ou Marſilly, qui eſt comblé & abandonné depuis bien des années.

ARTICLE PREMIER.

LES ports & havres ſeront entretenus dans leur profondeur & netteté : faiſons défenſes d'y jetter aucunes immondices, à peine de dix livres d'amende, payable par les maîtres pour leurs valets, même par les peres & meres pour leurs enfans.

LA police des ports & havres eſt un objet extrêmement important, c'eſt pourquoi notre Ordonnance y a fait dans ce titre & en pluſieurs autres une ſérieuſe attention. Mais comme il eſt des ports qui, par leur diſpoſition

exigent plus de précautions & de vigilance encore que d'autres ; il y a été fait des Réglemens particuliers, qui, antérieurs ou postérieurs à l'Ordonnance, n'en doivent pas moins être exécutés, l'Ordonnance n'ayant nullement entendu déroger aux premiers, mais seulement suppléer ce qui pouvoit y avoir été omis, ni empêcher qu'il fût pris dans la suite d'autres précautions que celles qu'elle avoit indiquées.

Un des premiers soins que l'on doit donner à la conservation d'un port, est de l'entretenir dans sa profondeur & netteté; sans quoi il se combleroit peu à peu, & deviendroit inutile.

C'est bien assez d'avoir à se garantir des vases & du limon que la marée y apporte continuellement, & qu'elle y dépose d'une maniere assez sensible, sans qu'on soit surchargé de la dépense d'en enlever les immondices qui pourroient y être jettées par les particuliers, ou entraînées par les égoûts de la ville.

Par rapport à ce dernier objet, il y a été pourvu par l'article 22 ci-après, & celui-ci a remédié au premier, en faisant défense à quiconque de jetter aucunes immondices dans le havre, à peine de dix livres d'amende, payables même par les maîtres pour leurs domestiques, & par les peres & meres pour leurs enfans; qui avoit déjà été expressément décidé pour le port de la Rochelle, par le Réglement de M. d'Herbigny du 30 Juin 1676, art. 20; & ce qui a été confirmé par l'Ordonnance de 1689, liv. 11, tit. 4, art. 2. M. d'Herbigny, étoit Commissaire nommé par le Roi pour la visite des ports & havres du Ponant, & la réformation des abus glissés dans la marine, &c.

Et parce que si l'on souffroit près du quai des tas d'ordures, de décombres ou de bourriers, ce seroit une occasion pour les jetter furtivement dans le havre durant la nuit, indépendamment des incidens qui pourroient en procurer la chûte, soit par le passage des voitures, soit par les pluies abondantes; le même article 20 dudit Réglement a étendu les défenses à cet objet, & sous pareilles peines. On trouve les mêmes dispositions dans l'art. 20, aussi du Réglement concernant la police du havre de Saint-Martin de Ré, en date du 19 Juin 1685; lequel Réglement, qui porte le caractere de l'autorité royale, est copie presque mot à mot de celui de M. d'Herbigny.

C'est aussi par le même motif que le Réglement de l'Amirauté de Dunkerque du 23 Décembre 1690, enjoint, art. 13, au maître de quai » de ne pas souffrir » qu'on décharge sur les quais aucunes pierres ou autres choses qui puissent » tomber dans le port, plus près du bord que des dix pieds. » Mais cette précaution est peut-être excessive; il suffit que le maître de quai, au cas que quelques pierres tombent dans le havre, dans le temps de la décharge ou après, ait soin d'avertir qu'on les enleve; & que, sur le refus qui en sera fait, il les fasse enlever lui-même aux frais des contrevenans.

Pour ce qui est des bourriers & décombres sur le quai, l'article 15 est conforme au Réglement de M. d'Herbigny, & ajoute, qu'en cas de contravention, ceux qui y tomberont seront assignés pour le paiement de l'amende, & pour être condamnés à l'enlévement des bourriers dans les vingt-quatre heures, après lequel délai le maître de quai les fera ôter à leurs dépens.

REGLEMENT

RÉGLEMENT

Pour la police du quai de la Rochelle.

Du 30 Juin 1676.

HEnri Lambert, Chevalier, Seigneur d'Herbigny, Marquis de Thibouville, Conseiller du Roi en ses Conseils, Maître des Requêtes, ordinaire de son Hôtel, Commissaire départi par Sa Majesté, pour la visite des ports & havres des mers du Ponant, & Honoré Lucas, Chevalier, Seigneur du Dumuin & de Coursselles, Conseiller du Roi en ses Conseils, Commissaire départi pour Sa Majesté dans les pays d'Aunis, Gouvernement de la Rochelle, & Isles adjacentes, & Intendant Général de la Marine du Ponant & département de Rochefort; étant nécessaire pour faire cesser les plaintes des négocians par mer, & des maitres & capitaines de navires, fréquentant le havre de la Rochelle, de pourvoir à la sûreté des vaisseaux dans le bassin & des marchandises de leurs cargaisons lors de la charge & décharge sur les quais, en y établissant une bonne police : Nous avons sous le bon plaisir de Sa Majesté fait le Réglement qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Le maître du quai sera tenu de se rendre chaque jour sur le port à l'heure de la marée, & de faire sa ronde chaque nuit sur les quais & cales, à peine de cinquante livres d'amende pour la premiere fois, & de destitution en cas de récidive.

II. Il indiquera aux maîtres de navires, barques & chaloupes, qui entreront au port, les lieux destinés pour leurs bâtimens, & les y fera placer vingt-quatre heures au plus tard après leur arrivée.

III. Faisons défense au maître du quai d'avoir aucunes barques, chaloupes ni gabarres sous son nom, ou de personnes interposées & de s'y intéresser directement ou indirectement, à peine de destitution.

IV. Les bateaux passagers, & les barques chargées de bois à brûler, fruits & autres provisions journalieres seront placés depuis la porte du pont Saint Sauveur jusqu'au poids du Roi.

V. Faisons défense d'amarrer dans la place ci-dessus aucun grand navire, ni même du côté de la petite rive depuis le pont de St. Sauveur jusqu'à la premiere cale, à peine de cinquante livres d'amende.

VI. Les barques chargées de chaux seront rangées incontinent après leur entrée, sur la petite rive au devant du quai du sieur Berchaud, près le coin qui tourne au canal des aboteaux.

VII. Et pour les grands vaisseaux & les navires chargeans ou déchargeans des marchandises, seront placés du côté de la grande rive, depuis la chaîne jusqu'au quai de la poterie, & du côté de la petite rive depuis la premiere cale, jusqu'au quai du sieur Berchaud.

VIII. Après la décharge des marchandises, les maîtres seront tenus de faire passer leurs vaisseaux derriere les bâtimens en charge, en sorte néanmoins que l'amarrage aux quais & cales soit libre aux vaisseaux qui se présenteront pour faire leur décharge.

IX. Les œuvres de marée, seront données dans le canal du bassin, & les vaisseaux carennés sur les vases du havre, & pour ce, éloignés de quatre brasses au moins de tous autres bâtimens.

X. Tous maîtres & capitaines de navire, placeront leurs bâtimens dans l'ordre ci-dessus, & en cas de refus ou négligence, le maître du quai les y fera mettre à leurs frais, dont exécutoire lui sera délivré sur son affirmation.

XI. Pendant que les navires seront au quai, ils seront amarrés avant & arriere & de bout à cale, à l'effet de quoi seront posés & entretetenus, aux dépens de la ville, des corps morts dans le chenal, avec des anneaux flottans, pour y attacher les amarres.

XII. Faisons défense de laisser aucunes ancres, au port dans le chenal, & passage ordinaire des vaisseaux, à peine de cinquante livres d'amende, confiscation desdites ancres, & de réparer par les propriétaires toutes les pertes & dommages qu'ils auront faits & causés.

XIII. Les maîtres de navire qui auront des poudres dans leurs bords, seront tenus sous pareilles peines de les mettre à terre avant que

d'entrer dans le havre, & les dépoſer dans la tour de David Jacob, qui eſt hors la ville, & de lui payer dix ſols par baril pour la garde.

XIV. Les brais & goudrons, pour goudronner les vaiſſeaux & funins, ſeront allumés derriere les anciennes murailles, ſi non dans des gabares ou ſur des rats, ou bien dans les bateaux des navires.

XV. Défendons à toutes perſonnes de petuner dans les vaiſſeaux étant au quai, & dans le bateau, & d'y porter & allumer du feu de nuit, ſi non en cas d'urgente néceſſité, & en préſence du maître de quai, à peine de vingt-cinq livres d'amende.

XVI. Le feu ne pourra être mis ni laiſſé aux ſoutes, que hors la chaîne & à quatre braſſes au moins des autres bâtimens.

XVII. Les marchands commiſſionnaires, maîtres de navires & autres particuliers, ne pourront laiſſer ſur les quais aucunes ancres, ni cables, canons ni marchandiſes, telles qu'elles puiſſent être, pour leur compte ou celui de leurs amis, plus de trois jours après l'entiere décharge ; lesquels paſſés, le maître du quai ſera tenu de les faire enlever aux dépens de la choſe.

XVIII. Ne ſeront néanmoins compris dans leſdites marchandiſes, les bois à brûler, qui ſont apportés pour la proviſion journaliere des habitans, leſquels pourront être expoſés en vente tant dans le bord que ſur le quai, juſqu'à leur entier débit.

XIX. Tous les bâtimens qui ſeront hors d'état de pouvoir jamais naviger, & ceux que les propriétaires voudront faire rompre, ſeront tirés hors du havre à peine de confiſcation, après trois ſommations verbales de la part du maître du quai.

XX. Faiſons défenſe de jetter dans le baſſin ou ſur les quais, aucunes ordures, fanges, fumiers, boues ou autres immondices ; à peine de dix livres d'amende, payable par les maîtres pour les valets & ſervantes, & par les peres & meres pour leurs enfans.

XXI. Les maîtres de navires & tous autres, qui auront beſoin de gabares, pourront les prendre dans le port, & s'en ſervir en payant par chacun jour de vingt-quatre heures, ouvrable, vingt ſols, ou trente ſols en cas que le maître de la gabare l'amene à bord & la ramene.

XXII. Les propriétaires des gabares ſeront tenus, ſous peine d'amende arbitraire, de les faire marquer des premieres lettres de leurs noms au lieu le plus apparent ; & de faire déclaration du nombre, & de la marque de leurs dites gabares au Greffier de l'Amirauté, qui les recevra ſans frais.

XXIII. Les maîtres charpentiers & calfateurs ouvriront leurs atteliers, & commenceront leur travail en toutes ſaiſons au lever & les finiront au coucher du ſoleil, & ſeront payés à raiſon de vingt ſols par jour pour les ouvrages de charpente, & trente ſols pour les œuvres de marée & carenes, dont les apprentifs auront moitié, & ne ſeront réputés compagnons qu'après deux années de travail en qualité d'apprentifs.

XXIV. Faiſons défenſe auxdits charpentiers & calfateurs d'exiger outres leurs ſalaires du vin & eau-de-vie, ou autres breuvages, à peine de vingt-cinq livres d'amende, & aux bourgeois de leur en fournir ou payer une plus grande ſomme que celle ci-deſſus par chacun jour ſous pareille peine, dont en cas de contravention ſera informé à la diligence du maître du quai & aux frais des contrevenans.

XXV. Leſdits ouvriers ne pourront quitter leurs atteliers, que pour leurs repas qu'ils prendront ; ſavoir, leur déjeuné depuis huit heures juſqu'à neuf, & leurs dinés depuis une heure juſqu'à deux, depuis le premier Avril juſqu'au dernier Octobre ; & depuis le premier Novembre juſqu'au dernier Mars : depuis onze heures juſqu'à midi & demi.

XXVI. Leurs faiſons défenſe de travailler pendant les heures deſtinées pour leurs repas, à d'autres ouvrages que ceux par eux entrepris à peine de perte de leurs ſalaires.

XXVII. Enjoignons à tous ceux qui perçoivent des droits de calage, d'entretenir chacun en droit ſoi leurs quais & cales en bon état, étant garnis de boucles pour l'amarrage des vaiſſeaux, au maitre de quai en cas de négligence de la part des propriétaires, d'y mettre ouvriers à leurs frais, enſorte que la deſcente des marchandiſes y ſoit facile, & l'amarrage des vaiſſeaux aſſuré.

XXVIII. Prendront les propriétaires des quais & cales, pour la deſcente des marchandiſes un ſol par tonneau, en fourniſſant les cables & bois, & moitié ſeulement quand ils ne les fourniront pas ; cinq ſols pour l'amarrage de chaque barque & navire, & quinze ſols par maline en cas de ſejour.

XXIX. Enjoignons au meûnier de Maubec d'arrêter ſon moulin toutes les fois qu'il en ſera requis pour donner les œuvres de marée à quelque vaiſſeau, à la charge de lui payer pour le dommage, la ſomme de ſix livres par marée.

XXX. Il y aura toujours dans le port de la Rochelle du moins trente pilotes lamaneurs & côtiers, pour conduire les bâtimens venant de la mer aux lieux où ils voudront aller faire leur

charge ou décharge, tant au-dedans qu'au dehors des courans.

XXXI. Aucun ne pourra s'immiscer de faire ledit pilotage, qu'il n'ait été examiné par deux des maitres pilotes côtiers, en présence de quatre des plus anciens capitaines dudit lieu, & des Lieutenant & Procureur du Roi au Siege de l'Amirauté; lesquels recevront ceux qui en seront jugés capables.

XXXII. Sera payé au pilote lamaneur qui conduira un navire en la riviere de Seudre, dix livres, en Charente pareille somme, aux Balizes du port ou l'Aiguillon six livres, & pour entrer de Chef-de-Baye un navire dans le havre, un écu; de la Palice quatre livres, & pareille somme pour la sortie.

XXXIII. Faisons défenses aux pilotes & mariniers desdites rivieres de Charente, Seudre & Marans, qui auront amené des bâtimens au port & rade de la Rochelle d'y en prendre d'autres pour les piloter dans aucun desdits lieux, comme aussi aux pilotes de la Rochelle qui auront conduit quelques bâtimens dans lesdites rivieres, d'y en prendre d'autres pour amener au port & rade de la Rochelle ou ailleurs, sinon en cas de flotte ou de nécessité pressante.

XXXIV. Les pilotes feront leur domicile actuel en cette ville, & seront tenus de se rendre tous les jours à midi au canton des Flamands, pour y recevoir les ordres des maitres & marchands, tant du lieu que forains, & étrangers qui y tiennent journellement leurs assemblees, lesquels ils seront tenus de servir quand ils en auront touché les arrhes, à peine de dix livres d'amende.

XXXV. Les égoûts de la ville ayant leur décharge dans le havre, ou dans les canaux y affluants, seront grillés à fer maillé, aux frais de la ville, & à la diligence du maitre de quai qui aura soin de faire ôter les immondices qui se trouveront proche lesdites grilles.

XXXVI. Seront aussi mis aux dépens de la ville, des boucles hautes & basses, & en nombre suffisant, tant le long de l'éperon qui est au dehors de la tour de la chaîne que du réduit de la tour de Saint Nicolas, pour l'amarrage des vaisseaux de pleine & basse mer.

XXXVII. Faisons défense conformément à la baillette du quatrieme Février 1547, de construire aucune maison, ou autre édifice dans la place appellée le gan, qui demeure libre pour y ranger les pierres, bois & autres grosses marchandises qui se déchargeront à la grande rive, en payant cinq sols par mois pour quinze pieds en quarré, le jour faisant le mois.

XXXVIII. Faisons aussi défense de laisser les pieces de bois, & autres semblables denrées éparses en ladite place; avec injonction à ceux à qui elles appartiennent de l'assembler & ranger par piles quinzaine après la sommation verbale qui leur en sera faite par le maître du quai, à peine de 50 liv. d'amende & de confiscation.

XXXIX. Le maître du quai fera assigner les contrevenans au présent réglement, pardevant les Officiers de l'Amirauté, pour se voir condamner aux peines & amendes y portées, qui ne pourront être remises ni modérées.

XL. Enjoignons auxdits Officiers de l'Amirauté de tenir la main à l'exécution dudit réglement, faire leur visite sur le quai & bassin, & veiller à la conduite du maître de quai, à peine d'en répondre en leurs noms.

Fait à la Rochelle le trentieme jour de Juin 1676. *Signé*, LAMBERT & de Dumuin.

INSTRUCTION

Des Officiers de l'Amirauté de Dunkerque, au Maître de quai de ladite ville.

Du 23 Décembre 1690.

PRemiérement il aura soin de faire ranger & amarrer les vaisseaux dans le port, & veillera à tout ce qui concerne la police d'icelui & des quais, & fera donner les assignations nécessaires à ceux qui contreviendront, par l'huissier visiteur.

II. Il assistera l'huissier visiteur dans ses fonctions, lequel a pareil ordre d'assister le maitre de quai, soit pour donner les assignations requises ou arrêter les vaisseaux ou personnes lorsqu'il sera nécessaire.

III. Il aura soin avec beaucoup d'application, qu'il ne se fasse aucun feu sur les quais proche des vaisseaux & ailleurs, que dans les cheminées établies à ces fins sur les quais, & qu'en aucune maniere il ne s'en fasse, soit de nuit ou de jour dans les vaisseaux marchands étant dans le port & dans le canal, soit en fumant,

en allumant de la chandelle ou autrement, si ce n'est qu'il fût autrement jugé nécessaire, auquel cas il sera toujours présent.

IV. il aura soin de faire ranger les vaisseaux dans le port, de maniere qu'un vaisseau, sitôt qu'il sera chargé ou déchargé, se retire du quai pour faire place à ceux qui pourront arriver.

V. Il doit savoir que les plus grands vaisseaux doivent faire leur décharge dans les quinze jours ouvrables qu'ils sont à quai, les autres à proportion, & leur chargement au plus dans le mois, quand même ils seroient à cueillette, les autres de même à proportion; après quoi, soit qu'ils soient déchargés ou chargés, il les doit obliger à quitter le quai pour faire place à d'autres

VI. Si aucun maître ou gardien de vaisseau refuse de lui obéir & de démarrer, il a le pouvoir de couper les cables ou amarres, pourquoi il doit toujours porter une petite hache; mais il observera de ne le faire qu'après avoir au moins averti deux fois les maîtres & gardiens de démarrer; après quoi & leur refus formel ou tacite, il pourra les couper & fera en outre assigner les contrevenans pour l'amende.

VII. Il observera que les propriétaires des vaisseaux qui sont dans le port, y doivent avoir toujours un gardien à peine d'amende, & ainsi lorsqu'il en trouvera sans personne, il doit faire donner assignation aux propriétaires pour y être condamnés.

VIII. il prendra soin de ne laisser aucun vaisseau à l'entrée & embouchure du port, qui puisse en boucher le passage, & causer du dommage ou empêchement à ceux qui entrent.

IX. Il aura soin aussi de faire exactement observer le réglement du port, qui veut que chaque vaisseaux ait toujours sur le pont deux pipes ou barriques remplies d'eau.

X. Il veillera avec grand soin à ce que le lestage & délestage des vaisseaux se fassent promptement, sans qu'il en puisse tomber aucune chose dans le port, & que pour cela ceux qui lesteront ou délesteront aient toujours une grande voile qui couvre le quai & le bord du vaisseau.

XI. Il ne souffrira point que les vaisseaux s'amarrent les uns aux autres, ni ailleurs qu'aux anneaux & pieux à ce destinés.

XII. Il observera de ne préférer personne pour mettre à quai, que ceux qui auront fait les premiers leur déclaration; tout vaisseau ne pouvant décharger auparavant.

XIII. Il ne souffrira point qu'on décharge sur les quais aucunes pierres ni autres choses qui puissent tomber dans le port plus près du bord que de dix pieds; & qu'elles restent sur les quais aussi-bien que toutes autres sortes de marchandises plus de trois jours; & en cas qu'après avoir averti les propriétaires de les ôter, ils ne le fassent point, il les fera ôter à leurs dépens; & pour le remboursement des frais qu'il aura faits pour cela, il lui sera pourvu par exécutoire, au moyen duquel, partie des marchandises pourra être vendue, & en outre fera assigner les contrevenans pour l'amende.

XIV. Lorsque les vaisseaux déchargeront, il fera observer que les marchandises se déchargent sur le quai de telle maniere que le milieu du quai reste toujours vuide, à pouvoir passer un traîneau, ou un chariot chargé de marchandises; & au cas que cela s'observe autrement par les déchargeurs ou chargeurs, il fera enlever les marchandises aux dépens des propriétaires, & en outre les fera assigner pour l'amende,

XV. Il empêchera qu'on ne laisse ou jette sur les quais aucunes ordures ou décombres, & fera assigner ceux qui y contreviendront pour être condamnés à l'amende, & ce, pendant vingt-quatre heures apres qu'il aura sommé ceux qui les y auront laissées, il les fera ôter à leur dépens.

XVI. Il ne souffrira point que les ancres restent aux côtés des vaisseaux, en sorte qu'elles puissent nuire ou faire dommage aux bordages des quais & autres vaisseaux qui seront à bord d'eux; mais il les fera mettre dans le vaisseau sur le port, & en cas de refus, & après avoir averti deux fois les maîtres & gardiens il les fera assigner pour l'amende.

XVII. Il aura grand soin, si quelques vaisseaux entrent dans le port, avec des poudres, de les faire débarquer incessamment & sans perte de temps, préférant cela à toutes autres choses & ne souffrira point pour quelques raisons que ce soit, qu'il s'embarque de la poudre dans les vaisseaux étant dans le port.

XVIII. Il veillera à ce que les pilotes sortent sans perdre de temps du port, lorsqu'il se présentera des vaisseaux pour entrer, & en cas de refus ou de négligence, il en donnera avis.

XIX. Il ne doit laisser sortir aucunes chaloupes pour aller en rade, si ce n'est celles des vaisseaux qui y sont à l'ancre, si les conducteurs n'en ont la permission, & observera d'empêcher que ces chaloupes ne portent aucunes autres personnes que celles de l'équipage, si ce n'est qu'il lui paroisse du passe-port, & lorsqu'il trouvera dans lesdites chaloupes autres personnes que ceux des équipages, & qui n'auront point de passe-port, il les arrêtera avec les chaloupes & conducteurs d'icelles.

XX. Il fera représenter par chacun des maîtres desdits vaisseaux qui voudront sortir, les passe-ports & congés qui leur auront été déli-

vrés, duement enrégiſtrés, & ſi leſdits vaiſſeaux vouloient ſortir ſans avoir leſdits congés & paſſeports, ou ſans les avoir fait enrégiſtrer, il les arrêtera & en donnera avis.

XXI. Il obſervera de remarquer & rechercher avec ſoin, ſi dans les vaiſſeaux qui ſortent, il n'y a point d'autres perſonnes que celles mentionnées dans les rôles des équipages, & en cas qu'il en trouve & qui n'aient point de paſſeport, il les arrêtera & en donnera avis.

XXII. Il fera arrêter tous ceux qu'il trouvera voler dans les vaiſſeaux, ſur le port, ou y faire aucun déſordre, & en dreſſera ſon procès-verbal, qu'il remettra au greffe.

XXIII. Il s'informera avec grand ſoin des exactions qui ſe pourroient faire dans le port & ſur le quai, ſoit à l'égard des pêcheurs, des vaiſſeaux, leſtage & déleſtage ou autrement; il ſera continuellement ſur les quais; au moins depuis le temps du juſant juſqu'à ce que la marée ſoit retirée des deux tiers.

XXIV. Il fera tous les ſoirs, avant la porte fermante, la ronde & viſite ſur les quais, & fera éteindre le feu qui pourroit avoir été fait le jour dans les cheminées qui ſont ſur leſdits quais.

XXV. S'il étoit néceſſaire la nuit, d'aller avec chandelles allumées dans les vaiſſeaux, il ne le ſouffrira qu'en ſa préſence, avant d'en ſortir il aura ſoin de les faire éteindre.

XXVI. Il aura ſoin tous les ſoirs en faiſant ſa ronde de faire fermer les petites maiſonnettes étant ſur les quais & jettées, où ſe vend de l'eau-de-vie ou autre choſe, enſorte que perſonne ne s'y puiſſe retirer la nuit, & n'en laiſſera point établir d'autres, non plus que des boutiques, ſans permiſſion.

XXVII. Il n'exigera des maîtres des vaiſſeaux ni des pêcheurs, aucunes marchandiſes ni poiſſons ni autres droits pour ſon ſalaire, que ce qui eſt porté dans le Réglement fait par M. de Bercy, à peine de concuſſion.

XXVIII. Il fera obſerver au ſurplus la police du port ſuivant les Réglemens ci-devant faits, & qui pourront être faits à ce ſujet par la ſuite.

XXIX. Il tiendra un regiſtre coté & paraphé, où il écrira tous les jours les noms des maîtres des vaiſſeaux qui entreront & ſortiront, & le nombre d'équipage que chacun d'eux aura, enſemble le nom des paſſagers, tant de ceux qui débarqueront que de ceux qui auront la permiſſion de s'embarquer.

XXX. Il aura ſoin de donner tous les jours avis de tout ce qui arrivera ſur les quais & dans le port, tant au ſujet de l'entrée & ſortie des vaiſſeaux, que des contraventions à la police du port qu'autrement. Fait & arrêté à Dunkerque au parquet Royal du Siege général de l'Amirauté de Flandre, par Nous Jean le Portier, Ecuyer, Seigneur de la Heſtray, Conſeiller du Roi, Lieutenant-Général de ladite Amirauté, en préſence de Me. Charles Coſté, Ecuyer, Seigneur de la Motte, Procureur du Roi audit Siege, pour ſervir d'inſtruction à celui qui exercera l'office de maître des quais, le vingt-troiſieme jour de Decembre 1690.

ARTICLE II.

IL y aura toujours des matelots à bord des navires étant dans le port, pour faciliter le paſſage des vaiſſeaux entrant & ſortant, larguer les amarres, & faire toutes les manœuvres néceſſaires, à peine de cinquante livres d'amende contre les maîtres & patrons.

UN capitaine de navire n'eſt pas toujours obligé de ſe tenir à ſon bord; cela ne lui eſt enjoint expreſſément que lorſque ſon navire eſt entiérement chargé, & dans les cas marqués ſur l'article 8, tit. premier, du liv. 2, ci-deſſus; ou lorſqu'il eſt queſtion de ſortir de quelque port, havre ou riviere, ſuivant l'article 13 du même titre: il s'agit ici des bâtimens étant dans le port.

Mais ſi la préſence du capitaine ou patron n'eſt pas toujours néceſſaire à ſon bord, il faut du moins qu'il y laiſſe des matelots pour faciliter le paſſage des vaiſſeaux entrant ou ſortant, en larguant les amarres, & faiſant

les manœuvres convenables aux circonſtances, & cela ſur peine de 50 liv. d'amende ; ce qui s'entend ſans eſpérance de s'en faire indemniſer par le propriétaire, parce que c'eſt là une faute qui lui eſt perſonnelle. Et ſuppoſé qu'il ait effectivement laiſſé des matelots à bord qui s'en ſoient abſentés, il demeurera toujours reſponſable de leur prévarication, & des ſuites qu'elle a eu, ſauf ſon recours contr'eux. Mais alors, en cas d'inſolvabilité de leur part, il ſera indemniſé par le propriétaire.

A l'égard des vaiſſeaux dont l'équipage a été congédié, ils doivent avoir chacun un gardien aux frais des propriétaires ; & s'ils manquent d'y en établir, ils ſont amendables aux termes de l'art. 7 du Réglement de Dunkerque déjà cité.

Le devoir du gardien eſt de veiller à la conſervation du navire, & des agrêts, apparaux & uſtenſiles dont la garde lui a été confiée. Il doit auſſi, à l'occaſion, larguer l'amarre, ſur peine de l'amende prononcée ſur cet article, comme repréſentant alors le capitaine ou patron.

Au ſujet des gardiens des navires, Mgr. Rouillé, alors Miniſtre de la Marine, ayant marqué aux Officiers de l'Amirauté, par ſa lettre du 12 Mars 1754, » qu'il étoit informé qu'il y avoit à la Rochelle des armateurs qui n'obſervoient aucune attention dans le choix des ſujets qu'ils établiſſoient pour » gardiens des navires ; qu'il arrivoit quelquefois que l'on deſtinoit à cette » fonction des particuliers qui n'avoient aucune habitude de la marine, ce » qui étoit ſuſceptible d'abus & d'inconvéniens ; que dans ces circonſtances » il paroiſſoit abſolument néceſſaire pour la conſervation des navires, que » les fonctions de gardien ne fuſſent commiſes qu'à d'anciens officiers mariniers ou matelots, d'autant plutôt qu'ils étoient dans le cas d'être choiſis, » par préférence de la part des armateurs qui doivent avec juſtice ſe porter » à les favoriſer, après avoir profité de leurs ſervices pendant qu'ils étoient » en état de naviger ; & que ſur tout ceci il convenoit d'en conférer avec » les principaux négocians, afin d'examiner de concert avec eux ce qu'il y » auroit à faire ſelon ſes principes. » Les Officiers de l'Amirauté, après en avoir effectivement conféré avec la Chambre de Commerce, répondirent à Mgr. Rouillé le 31 du même mois, que le réſultat de la conférence avoit été que Mrs. de la Chambre du commerce auroient l'honneur de lui repréſenter qu'il n'étoit point venu à leur connoiſſance qu'aucun armateur eût fait choix pour la garde des navires, d'autres gens que d'anciens marins hors d'état de continuer la navigation, & qu'ils le ſupplioient de laiſſer jouir les armateurs, comme par le paſſé, de la liberté de préférer ceux qui leur paroiſſoient plus mériter leur confiance ; qu'ils avoient en effet le principal intérêt, & que le ſervice à tour de rôle, en pareil cas, ne pourroient être que dangereux ; que la vie oiſive des marins les portant aiſément à la crapule, & delà à l'infidélité, ils ne ſongeroient guere à s'en défendre s'ils étoient aſſurés d'être employés comme ceux qui ſavent éviter ces deux écueils.

Les Officiers de l'Amirauté ajouterent qu'il ne leur avoit jamais été porté de plaintes par rapport à cet uſage obſervé de tout temps, ſur le fait des gardiens, quoique ce fût là une matiere de police entiérement de la compétence de l'Amirauté. Sur cette réponſe, les choſes en ſont reſtées là, & l'uſage a continué.

ARTICLE III.

NE pourront les mariniers amarrer leurs vaiſſeaux qu'aux anneaux & pieux deſtinés à cet effet, à peine d'amende arbitraire.

DAns tous les ports il y a effectivement des anneaux ou boucles de fer, dans le mur de revêtement du quai. Il y a auſſi près du bord du quai des pieux, des canons ou des pattes d'ancres, le tout deſtiné pour l'amarrage des navires & bâtimens de mer.

C'eſt-là préciſément qu'il faut amarrer les vaiſſeaux, à peine d'amende arbitraire, & le maître de quai ne doit pas ſouffrir qu'ils ſoient amarrés ailleurs; c'eſt-à-dire, qu'ils s'amarrent les uns aux autres, ajoute l'article 11 dudit Réglement de Dunkerque. La raiſon eſt que cet amarrage des uns aux autres, n'eſt d'aucune ſûreté, & que les avaries feroient inévitables en cas de vent forcé ou d'agitation extraordinaire de la mer.

Au port de la Rochelle, tant que ſes navires ſont à quai, ils doivent être amarrés en avant & arriere, de bout à quai ou à cale, & non en travers pour ne pas occuper inutilement une place bonne pour d'autres. A l'effet duquel amarrage par derriere, il doit y avoir dans le havre des pieux appellés corps morts, entretenus aux dépens de la ville; auxquels corps morts doivent être appliqués des anneaux flottans pour y attacher les amarres. C'eſt la diſpoſition de l'art. 11 du Réglement de M. d'Herbigny. On conçoit que des navires amarrés de la ſorte ſont dans la poſition la plus favorable pour prévenir les chocs & les abordages.

ARTICLE IV.

LEs vaiſſeaux dont les maîtres auront les premiers fait leur rapport, ſeront les premiers rangés à quai, doù ils ſeront obligés de ſe retirer incontinent après leur décharge.

LA premiere partie de cet article a pour objet d'empêcher la préférence que le maître de quai pourroit être tenté de donner à quelque capitaine de navire au préjudice des autres. Ainſi rien de plus ſage que cette diſpoſition, qui a été renouvellée par l'article 12 du Réglement de Dunkerque.

Ce ne ſont pas pourtant les navires qui ſeront entrés les premiers dans le havre qui doivent être les premiers rangés à quai: ce ſont ceux dont les maîtres auront été les plus diligens à faire leur rapport au greffe de l'Amirauté, parce que comme le déclare ledit art. 12 du Réglement de Dunkerque, ce ſont eux qui ſe ſont mis les premiers en état de décharger; n'étant pas permis de mettre aucunes marchandiſes à terre avant le rapport du greffe.

Cependant au port de la Rochelle, tous bâtimens indiſtinctement n'ont pas droit de ſe préſenter pour être placés au même quai. La diſtribution

des quais du havre est faite de maniere, qu'il y en a une partie destinée uniquement pour les bâtimens chargés de bois à brûler, de fruits & autres provisions journalieres; une autre partie pour les barques chargées de chaux, pierres, tuiles & autres matériaux de construction ; une autre enfin pour les vaisseaux & grands navires chargeant & déchargent les marchandises. Art. 4, 5, 6, 7 & 10, du Réglement de M. d'Herbigny.

L'art. 2 veut que chaque capitaine ou maître de bâtiment soit placé où il a droit de l'être, 24 heures au plus tard, après son arrivée ; & l'art. 10 donne pouvoir au maître de quai de placer de son autorité les maîtres de bâtiment qui refuseront d'occuper les places qu'il leur aura assignées ; ce qu'il pourra faire à leurs frais, dont exécutoire lui sera délivré sur son affirmation.

Au moyen de cette distribution, toute confusion est évitée. Ce n'est pas que lorsqu'il y a quelque place vacante, un bâtiment ne puisse l'occuper, quoique suivant cet arrangement il en seroit naturellement exclus ; mais il ne le peut qu'à condition de se retirer aussi-tôt qu'il se présentera un autre navire, ayant le privilege exclusif de se placer à cette partie du quai.

Le reste de notre article auquel se rapporte le quatrieme dudit Réglement de Dunkerque & le 8 dudit Réglement de M. d'Herbigny, suppose comme eux, qu'il y ait d'autres navires prêts à décharger ou à prendre leur chargement, autrement il y auroit de l'humeur à faire retirer sans nécessité un navire, sous prétexte qu'il auroit fait sa décharge, sur-tout s'il ne devoit pas tarder à se mettre en chargement.

Tout cela au reste dépend des circonstances, & en général les dispositions du maître de quai à cet égard doivent être suivies, à les supposer même peu convenables, si on n'a pas le temps d'en porter des plaintes aux Officiers de l'Amirauté pour les arrêter ; sauf à s'en plaindre dans la suite. L'ordre de la police exige que l'on obéisse par provision à celui qui a droit de commander, quoique subalterne. Voir pour la surplus ce qui sera observé sur l'art. 2 du tit. suivant.

L'article 5 du Réglement de Dunkerque est remarquable. Il ne donne aux plus grands vaisseaux que 15 jours ouvrables pour faire leur décharge, & qu'un mois pour leur chargement quoiqu'à cueillette ; après quoi, qu'ils soient chargés ou déchargés, il veut qu'ils soient obligés de quitter la place à d'autres.

ARTICLE V.

LEs maîtres & patrons de navires qui voudront se tenir sur leurs ancres dans les ports, seront obligés d'y attacher hoirin, bouée ou gaviteau pour les marquer, à peine de cinquante livres d'amende, & de réparer tout le dommage qui en arrivera.

CEt article est tiré du quinzieme des Jugemens d'Oleron, & des arr. 28 & 51 de l'Ordonnance de Wisbuy, à cela près qu'il ajoute l'amende de 50 liv. à l'obligation de réparer le dommage causé par ce manquement ; de même que l'art. 8, tit. 4, liv. 11 de l'Ordonnance de 1689.

L'article

L'article 12 du Réglement de M. d'Herbigny, foumet aux mêmes peines, & en outre à la confiscation des ancres, ceux qui en laisseront au port dans le chenal & passage ordinaire des vaisseaux; ce qui paroît devoir s'entendre avec cette exception, s'il n'y a été laissé un *hoirin*, *bouée ou gaviteau*, quoiqu'on puisse dire ce semble que ce n'est pas dans le passage ordinaire des vaisseaux qu'il faut jetter l'ancre. Mais encore il n'est guere moins dangereux de laisser des ancres en rade, & que l'art. 2, tit. 8 ci-après, les capitaines sont exempts de tout blâme, lorsque forcés de quitter leurs ancres, ils y laissent des hoirins, bouées ou gaviteaux; il est naturel d'en dire autant de ceux qui en quittent dans les ports, s'ils usent des mêmes précautions. Et cela paroît devoir souffrir d'autant moins de difficulté, que le présent article permet de se tenir sur ses ancres dans le port; ce qui suppose naturellement que les ancres peuvent porter dans des endroits de passage pour les vaisseaux, & que l'on peut se trouver dans la nécessité de les y abandonner.

Cependant s'il s'agissoit d'une ancre jettée ou laissée dans le chenal du bassin du havre, ou à son entrée entre les deux tours, nul doute qu'il ne fallût appliquer à cette prévarication la rigueur du Réglement de M. d'Herbigny sans aucune exception.

Du reste, parce que les ancres pourroient causer des avaries si elles étoient laissées aux côtés des navires, l'art. 16 du Réglement de Dunkerque, enjoint au maître de quai de ne pas les souffrir dans cet état, & d'obliger les capitaines de les mettre sur le pont. Mais cette précaution, peut être excessive, qui doit nécessairement gêner les opérations pour le chargement & déchargement du navire, paroît ne devoir pas être pratiquée ailleurs. On peut en effet relever les ancres & les placer devant le navire, de maniere qu'elles ne soient pas en termes de causer aucun dommage.

Pour l'obligation de lever son ancre, & le dommage qui peut résulter du refus de la lever, voir les observations sur l'art. 11, tit. des avaries, qui est le septieme du liv. 3.

ARTICLE VI.

CEux qui auront des poudres dans leurs navires seront tenus aussi à peine de cinquante livres d'amende, de les faire porter à terre incontinent après leur arrivée, sans qu'ils puissent les remettre dans leur vaisseau qu'après qu'il sera sorti du port.

L'Article 17 du Réglement de Dunkerque, ne contient rien de plus; mais le Réglement de M. d'Herbigny pour la Rochelle a porté son attention plus loin, en ordonnant, art. 13, à tous maîtres de navires qui auront des poudres à bord, de les mettre à terre, avant d'entrer dans le havre, & de les déposer dans une tour indiquée hors de la ville, sous la même peine de 50 livres d'amende.

Depuis plusieurs années, à la Rochelle, on a construit un magasin sur le bord de la mer, vis-à-vis la fameuse digue, dans lequel magasin l'on dépose

toutes les poudres appartenantes aux navires ou destinées pour leur armement.

On a pourtant eu plus d'une fois occasion de se plaindre des contraventions à un Réglement aussi sage ; & c'est ainsi que des téméraires ou des étourdis exposent toute une ville aux derniers malheurs , sans que personne aime assez le bien public pour denoncer les prévaricateurs. L'excuse est vaine , c'est mal entendre le précepte de la charité fraternelle. Le Procureur du Roi ayant été informé par hazard en 1741 , que le nommé Desnoyers , maître d'allege, avoit chargé des poudres dans son allege étant dans le havre , pour les porter à bord du vaisseau *l'Alexandre* ; cette prévarication fut punie d'amende par jugement du 21 Octobre audit an ; qui en renouvellant les défenses portées tant par cet article que par le Réglement de M. d'Herbigny , permit au Procureur du Roi de le faire imprimer , lire , publier & afficher par-tout où besoin seroit, ce qui fut exécuté.

Pour la maniere d'en user , lorsque dans les ports de la marine il entre des vaisseaux marchands , dans lesquels il y a des poudres ou de la chaux vive , voir les art. 4 & 5 , tit. premier, liv. 11 de l'Ord. de 1689.

Et pour les précautions à prendre contre la peste au sujet des vaisseaux ou autres bâtimens, soupçonnés de venir d'endroits infectés du mal contagieux. Voir le tit. 2, même liv. 11 de ladite Ord. de 1689.

ARTICLE VII.

LEs marchands, facteurs & commissionnaires , ne pourront laisser sur les quais leurs marchandises plus de trois jours , après lesquels elles seront enlevées à la diligence du maître de quai , où il y en aura d'établi , sinon de nos Procureurs aux Sieges de l'Amirauté , & aux dépens des propriétaires , lesquels seront en outre condamnés en amende arbitraire.

QUelle confusion, & quel embarras pour le commerce, si ceux à qui appartiennent les marchandises débarquées sur les quais , pouvoient les y laisser autant qu'ils le jugeroient à propos.

Il a donc fallu fixer un temps pour en faire l'enlévement, afin de faire place à d'autres marchandises. Un délai de trois jours a paru suffisant pour cela , & le Réglement de M. d'Herbigny l'avoit déjà décidé de la sorte art. 17.

Au surplus ce ne sont pas seulement les marchandises , dont il ordonne l'enlévement dans trois jours ; il en dit autant des ancres, des canons, des cables & autres choses déposées sur le quai , pour prévenir toute équivoque.

D'un autre côté, l'obligation d'enlever les effets dans le temps , ne regarde pas seulement les propriétaires , les marchands , facteurs & commissionnaires, mais encore les capitaines & maîtres de navires , & généralement tous ceux qui ont la disposition des marchandises, qu'elles leurs appartiennent ou à leurs correspondans.

Mais l'art. 18 contient une exception très-judicieuse , c'est au sujet du bois à

brûler apporté pour la provision journaliere des habitans, qu'il permet d'exposer en vente tant dans la barque que sur le quai jusqu'à l'entier débit.

Tout le reste doit donc être enlevé dans trois jours après la décharge sur le quai; faute de quoi, notre article veut que l'enlévement en soit fait à la diligence du maître de quai, ou à son défaut à la diligence du Procureur du Roi de l'Amirauté, & cela aux dépens des propriétaires, lesquels seront en outre condamnés *en amende arbitraire*.

Sur quoi il est à observer, que comme c'est ici un fait de police, l'enlévement des marchandises & autres effets ayant resté plus de trois jours sur le quai, peut être ordonné *de plano*, par les Officiers de l'Amirauté en faisant leur visite sur le havre, & exécuté sur le champ. L'usage est néanmoins à la Rochelle de ne pas procéder avec cette précipitation, & c'est peut-être une indulgence abusive.

Au lieu de cette exécution provisoire, à l'égard des effets dont les propriétaires ou les commissionnaires sont connus, la pratique est de les assigner de jour à autre à la requête du Procureur du Roi, pour se voir condamner d'enlever dans trois jours au plus tard, les effets en question, faute de quoi l'enlévement en sera fait à leurs frais, par les soins du maître de quai.

Ce jugement est signifié avec commandement, & faute de satisfaire, le maître de quai fait enlever les marchandises & autres effets. Les frais de l'enlévement sont ensuite réglés, pour le paiement desquels, ainsi que des dépens, il lui est délivré exécutoire.

Pour ce qui est des effets dont les propriétaires ou commissionnaires ne sont pas connus; l'on fait publier à son de trompe que tous ceux à qui ils appartiennent aient à les faire enlever aussi dans trois jours; après lesquels le maître de quai en fera faire l'enlévement aux frais de la chose, desquels frais il lui est pareillement délivré exécutoire. En conséquence sur son requisitoire appuyé par le Procureur du Roi, il lui est permis par une Ordonnance de faire vendre publiquement par un huissier la quantité d'effets nécessaires pour satisfaire aux frais dont il s'agit, & à ceux de la vente.

On s'écartoit sans doute de cette pratique, qui marque un peu trop de condescendance, si l'affluence des navires dans le havre exigeoit que les quais fussent débarassés plus promptement. Il seroit même à souhaiter que cela arrivât, pour le rétablissement de la régle sans toutes ces formalités. Je dis de la regle, car notre article paroît exclure toute procédure dans ce cas ci: & c'est ce qui résulte encore plus précisément de la disposition de l'article 13 du Réglement de Dunkerque, à moins qu'il ne s'agisse de condamner les contrevenans à l'amende, ce que nous n'avons encore jamais pratiqué.

Le même motif de débarrasser les quais & d'en rendre le service libre, a dicté aux Officiers de l'Amirauté de Dunkerque l'art. 14 de leur Réglement; suivant lequel le maître de quai doit observer que les marchandises, lors de leur déchargement ou de leur chargement, soient placées sur le quai, de maniere que le milieu du quai reste toujours vuide, à l'effet qu'un traîneau ou un chariot chargé de marchandises, puisse y passer commodément. Si l'on y manque il est autorisé alors sans autre formalité à faire enlever les marchandises qui embarrassent le passage, aux frais des propriétaires, lesquels il peut faire assigner en outre, pour l'amende.

Notre article dit tout de même *aux dépens des propriétaires*, quoiqu'il ait parlé d'abord des marchands, facteurs & commiſſionnaires ; ce qui ſignifie en général & à tous égards, que c'eſt toujours la choſe qui en répond, que le propriétaire ſoit connu ou non ; & en particulier que le propriétaire étant connu, on peut s'en prendre toujours à lui ; ſauf ſon recours contre ſes facteurs ou commiſſionnaires.

Au ſurplus, on peut attaquer tout de même les facteurs ou commiſſionnaires en leur nom propre & privé, & les condamnations prononcées contr'eux, s'éxécuteront avec privilege & préférence ſur la choſe. Cela vérifie la premiere proportion qui eſt que dans tous les cas la choſe répond toujours des frais de ſon enlévement.

Une derniere obſervation à faire ſur cet article eſt, que quoique ce ſoit le premier du titre qui parle du maître de quai, les précédens & ceux qui ſuivent ne ſont pas moins du reſſort de ſes fonctions, puiſque tout ſe rapporte à la police du havre & des quais, dont l'inſpection lui eſt ſpécialement attribuée par l'article 2 du tit. ſuivant ; ſous la direction & l'autorité toutefois des Officiers de l'Amirauté, auxquels il doit communiquer tout ce qui eſt relatif à cette police, auſſi-bien dans les choſes qu'il a droit de faire de ſon propre mouvement que pour celles qu'il ne peut entreprendre ſans le concours de leur autorité. A Bordeaux, c'eſt aux Jurats, à l'excluſion des Officiers de l'Amirauté, qu'appartient la police du port & des quais. V. *ſuprà* art. 6, tit. 2 du liv. premier & l'art. 23 ci-après.

ARTICLE VIII.

IL y aura dans chacun port & havre des lieux deſtinés, tant pour travailler aux radoubs & calfats des vaiſſeaux, que pour goudronner les cordages ; à l'effet de quoi les feux néceſſaires ſeront allumés à cent pieds au moins de diſtance de tous autres bâtimens, & a vingt pieds des quais, à peine de cinquante livres d'amende, & de plus grande en cas de récidive.

IL faut joindre à cet article le neuvieme du Réglement de M. d'Herbigny, aux termes duquel les œuvres de marées, dans le port de la Rochelle, doivent être données dans le chenal du baſſin, & les vaiſſeaux doivent être carénés ſur les vaſes du havre à la diſtance de quatre braſſes au moins, de tous autres bâtimens. Il a fallu ſe contenter d'une auſſi petite diſtance à cauſe du peu de largeur du havre.

Par rapport aux feux néceſſaires pour le brai & le goudron deſtiné à goudronner les navires & les cordages, l'article 14 porte qu'ils ſeront allumés ou derriere l'ancienne muraille, ou dans des gabares & bateaux, ou ſur des rats ; ce qui s'entend à pareille diſtance pour le moins.

Enfin l'art. 16 porte, que le feu ne pourra être mis aux ſoutes que hors du havre, & cela à la même diſtance des autres bâtimens.

ARTICLE IX.

LEs maîtres & propriétaires des navires étant dans les ports où il y a flux & reflux, seront tenus sous mêmes peines d'avoir toujours deux poinçons deau sur le tillac de leur vaisseau, pendant qu'on en chauffera les soutes; & dans les ports d'où la mer ne se retire point, d'être munis des sasses ou pelles creuses propres à tirer l'eau.

CEt article auquel est conforme le neuvieme du Réglement de Dunkerque, n'a pas besoin d'explications ni observations. On dira seulement que quoique les propriétaires y soient compris avec leurs capitaines ou maîtres, la peine de la contravention ne doit naturellement tomber néanmoins que sur les maîtres ou capitaines, parce que le soin de prendre ces précautions les regarde directement. A la vérité la condamnation peut porter également contre les propriétaires, comme tenus des faits de leurs capitaines; mais leur recours contre eux ne peut leur être refusé.

ARTICLE X.

IL y aura pareillement des places destinées pour les bâtimens en charge, & d'autres pour ceux qui seront déchargés, comme aussi pour rompre & dépecer les vieux bâtimens, & pour en construire de nouveaux.

INdépendamment de la police particuliere au port de la Rochelle, pour la distribution des différentes parties du quai, où les marchandises doivent être déchargées suivant leurs différentes especes, police particuliere remarquée sur l'art. 4 ci-dessus, il faut toujours reconnoître que dans chaque partie du quai, il est de l'ordre que les bâtimens qui y ont fait leur déchargement, se retirent pour faire place aux autres, qui sont en terme d'y décharger aussi, ou d'y prendre leur chargement. Et c'est ce que veut dire la premiere partie de notre article, en exécution duquel, & conformément á l'article 8 du Réglement de M. d'Herbigny, il faut que les maîtres des bâtimens qui auront déchargés leurs marchandises se retirent derriere ceux qui sont en état de charger ou décharger, afin que le commerce conserve son activité.

L'article 5 du Réglement de Dunkerque va même plus loin, comme il a été observé sur ledit art. 4, puisqu'il veut que les bâtimens en charge ou décharge se retirent, après un certain temps, quoiqu'ils n'aient pas achevé leurs opérations.

A l'égard des vaisseaux hors d'état de servir qu'il convient de rompre & dé-

pecer, & des vaiffeaux à conftruire, il eft de l'ordre tout de même, comme l'exige notre article, qu'il y ait dans le port des places qui y foient affectées.

Mais à la Rochelle, à caufe de la petiteffe du port, eu égard au nombre de bâtimens qui arrivent, l'article 19 du Réglement de M. d'Herbigny porte, que les vaiffeaux hors de fervice & qu'il fera queftion de démolir & dépecer, feront à cette fin tirés hors du havre, à peine de confifcation, après trois fommations verbales de la part du maître de quai.

Il feroit à fouhaiter que l'on tînt un peu plus la main à l'exécution de ce Réglement, & que l'on ne fe laiffât pas amufer quelquefois, par les propriétaires de ces navires, qui tantôt font entendre que leur deffein eft de les faire radouber, & tantôt promettent de les faire fortir du havre; & qui à force de répéter ce manege, gagnent tellement du temps, que les navires fe rempliffent de vafes; de maniere que n'étant plus poffible de les tirer hors du havre, il y a néceffité de leur permettre de dépecer dans la place qu'ils occupent, à condition néanmoins d'ufer de diligence, & d'enlever inceffamment les débris conformément à l'article qui fuit.

Il eft vrai que dans le port de la Rochelle, on ne fouffre pas aux quais où fe fait habituellement la décharge des marchandifes, les navires que l'on défarme & défempare, parce que l'on n'a pas intention de les faire naviger de quelque temps, & qu'alors on les fait paffer dans des endroits où ils ne peuvent nuire à la navigation journaliere; mais le motif du Réglement de M. d'Herbigny a été de préferver le havre des ordures & encombremens qui font une fuite inévitable du dépecement des navires: & cette précaution falutaire eft trop intéreffante, pour qu'on ne doive pas manquer de faire fortir du havre tout navire que l'on reconnoît n'être plus bon qu'à dépecer.

On conçoit que lorfqu'on tire un vaiffeau hors du havre pour les dépecer, il faut le placer de maniere qu'il ne foit pas fur le paffage des navires; encore moins à l'entré du port, & le foin d'y veiller regarde le maître de quai, fuivant l'art. 8 du Réglement de Dunkerque.

ARTICLE XI.

Les propriétaires des vieux bâtimens hors d'état de naviger, feront tenus de les rompre, & d'en enlever inceffamment les débris, à peine de confifcation & de cinquante livres d'amende, applicable à la réparation des quais, digues & jettées.

Le dépecement d'un navire, fe faifant dans le port, on ne fauroit y procéder avec trop de diligence, de même qu'à l'enlévement des débris. Tel eft le fondement de notre article.

Du refte, la confifcation dont il parle n'a pas lieu de plein droit, il faut qu'elle foit prononcée, ce qui ne fe peut qu'après des fommations inutiles de pouffer les travaux avec vigueur, & fur une affignation donnée à la Requête du Procureur du Roi. Alors il intervient un jugement qui fixe un temps pour la per-

fection du travail, & qui faute par le défendeur de satisfaire, ordonne la confiscation, en prononçant en même temps l'amende de 50 liv.

Si la confiscation ne paroît pas suffisante pour indemniser des fraix qui restent à faire, il n'est pas douteux que le Procureur du Roi, au lieu de la requérir, ne puisse demander qu'il lui soit permis de faire achever l'opération à la diligence du maître de quai & aux frais du défendeur, desquels frais il lui sera délivré exécutoire.

Pour le département des vieux navires des particuliers dans les ports du Roi, voir l'article 5, tit. 4, liv. 11 de l'Ordonnance de 1689.

ARTICLE XII.

SEront tenus sous pareille peine de cinquante livres d'amende, ceux qui feront des fosses dans les ports pour travailler au radoub de leurs navires, de les remplir vingt-quatre heures après que leurs bâtimens en seront dehors.

LA raison de cet article est sensible. Ces fosses seroient capables de faire tomber un navire sur le côté; ce qui ne pourroit arriver qu'il n'en fût considérablement endommagé. Dans ce cas après ce délais fixé par cet article, il y auroit donc lieu aux dommages & intérêts outre l'amende; & quoiqu'il n'en résulte aucun inconvénient, l'amende seroit toujours encourue par le seul fait de la contravention.

ARTICLE XIII.

ENjoignons aux maçons & autres employés aux réparations des murailles, digues & jettées des canaux, havres & bassins, d'enlever les décombres, & faire place nette incontinent après les ouvrages finis, à peine d'amende arbitraire, & d'y être pourvu à leurs frais.

CEla s'entend sans qu'il soit besoin d'explication, & n'est pas susceptible d'observations. L'art. 4, tit. 4, du liv. 11 de l'Ordonnance de 1689, contient une pareille disposition, & fixe l'amende à 100 liv. mais il y est question des ports de la marine Royale.



ARTICLE XIV.

FAisons défenses à toutes personnes de porter & allumer pendant la nuit du feu dans le navire étant dans les bassins & havres, sinon en cas de nécessité pressante, & en la présence ou par la permission du maître de quai.

L'Article 4, du tit. suivant, enjoint au maître de quai d'empêcher qu'il soit fait, de jour comme de nuit, aucuns feux dans les navires ancrés ou amarrés dans le port; mais ce n'est que lorsqu'il y aura des vaisseaux du Roi.

Ici qu'il n'est question que de navires marchands, sans voisinage d'aucun vaisseau du Roi, la défense de porter ou allumer du feu dans les navires étant dans le havre, n'est que pour la nuit; ce qui laisse par conséquent la liberté d'en user autrement le jour; en quoi on peut dire que l'article est un peu en défaut, ne fût-ce qu'à cause que c'est ici une loi générale, & qu'il y a des ports où le feu est beaucoup plus à craindre qu'en d'autres.

Comme celui de la Rochelle est de ce nombre, à raison de son peu d'étendue, & des vaisseaux qui y arrivent, en telle quantité quelquefois, qu'ils se touchent presque tous; & enfin de ce que la partie la plus fréquentée du quai est bordée de petites boutiques & maisons voisines extrêmement combustibles; c'est la raison pour laquelle il n'a jamais été permis de faire du feu dans les navires étant dans le havre, ni le jour ni la nuit; ça toujours été à terre, dans les endroits destinés à cette fin, qu'on a obligé les maîtres & patrons des bâtimens, de faire bouillir leurs marmites; usage qui a enfin été muni de l'autorité Royale, par l'Ordonnance du 21 Janvier 1722, portant défense à tous maîtres de bâtimens de faire du feu, soit le jour, soit la nuit, à leur bord, dans le port de la Rochelle, à peine de 60 liv. d'amende.

Quant à la faculté d'y porter du feu ou une chandelle allumée, le Réglement de M. d'Herbigny, art. 15, ne le défendoit comme notre article, que pour la nuit, aussi-bien que d'y *petuner* ou fumer la pipe, à moins qu'il n'y eût une nécessité pressante d'y porter du feu; auquel cas même, on ne pouvoit le faire qu'en présence du maître de quai.

Notre article ajoute, ou par sa permission; Mais le maître de quai seroit extrêmement blamable s'il n'alloit pas au vaisseau où il est nécessaire de dorter du feu, & s'il en sortoit sans avoir eu soin de faire éteindre le feu; c'est aussi ce que porte précisément l'art. 25 du Réglement de l'Amirauté de Dunkerque.

L'article 3, est encore d'une sagesse à devoir le faire adopter par-tout; il charge le maître de quai d'avoir soin ,, qu'il ne se fasse aucun feu sur les quais, ,, proche des vaisseaux & ailleurs que dans les cheminées établies à ces fins, ,, sur les quais, & qu'en aucune maniere il ne s'en fasse, soit de nuit, soit de ,, jour dans les vaisseaux marchands étant dans le port & dans le canal; soit ,, en fumant, en allumant de la chandelle ou autrement, si ce n'est qu'il fût ,, autrement jugé nécessaire, auquel cas il sera toujours présent. ,,

Cela

Cela se pratique ainsi à la Rochelle depuis plusieurs années, & les Officiers de l'Amirauté par leur Réglement du premier Février 1729, ont même porté leur attention plus loin, en faisant défenses à tous capitaines & maîtres de navire, tant françois qu'étrangers, d'entrer leurs bâtimens dans le havre avec leurs canons, fusils, pistolets & autres armes à feu, chargées, comme aussi d'y tirer ou faire tirer un coup de canon, fusil, pistolet ni autre arme à feu, sous quelque prétexte & à quelque occasion que ce puisse être, à peine de 500 liv. d'amende pour la premiere fois, & de punition corporelle en cas de récidive, avec injonction aux courtiers d'avertir les capitaines de ces défenses, sur peine d'être privés de leurs fonctions. Tant il est vrai qu'on ne sauroit trop prendre de précaution pour se garantir des terribles accidens du feu. Ce Réglement a eu pourtant aussi un autre motif : savoir, de prévenir les malheurs volontaires ou indélibérés qui pourroient résulter des armes à feu sans ces défenses.

Le Réglement de Dunkerque, art. 24, a pris aussi une autre précaution non moins sage, en enjoignant au maître de quai de faire tous les soirs, avant la porte fermante, sa ronde & visite sur les quais, & de faire éteindre le feu qui pourroit avoir été fait le jour dans les cheminées établies sur lesdits quais.

ORDONNANCE DU ROI,

Pour empêcher qu'il ne soit allumé du feu dans les vaisseaux qui sont dans le Havre.

Du 21 Janvier 1722.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que les navires qui viennent à la Rochelle sont obligés de mouiller dans un endroit du port où ils sont fort pressés les uns contre les autres, & qu'ils font du feu à leur bord le jour & la nuit, de maniere que, s'il arrivoit une incendie, ils seroient brûlés : que le vent pourroit porter la flamme aux maisons prochaines, & que la ville courroit risque d'être embrasée. Et Sa Majesté jugeant à propos de renouveller les défenses prescrites par l'Ordonnance de la Marine de 1681, de faire du feu pendant la nuit dans les vaisseaux, & même de pourvoir à une entiere sûreté par de plus grandes précautions : Sa Majesté, de l'avis de M. le Duc d'Orléans, Régent, a fait très-expresses inhibitions & défenses à tous capitaines & maîtres des navires qui mouilleront dans le port & havre de la Rochelle, d'allumer, ni souffrir qu'il soit fait par leurs équipages du feu à leur bord pendant le jour ni la nuit, sous quelque prétexte que ce soit, à peine de soixante livres d'amende. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente, qui sera enrégistrée, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera, afin que personne n'en ignore. Fait à Paris le vingt-un Janvier mil sept cent vingt-deux.

Signé, LOUIS. *Et plus bas*, FLEURIAU.



ORDONNANCE DE L'AMIRAUTÉ DE LA ROCHELLE.

Du premier Février 1729.

LOUIS-ALEXANDRE DE BOURBON, Comte de Toulouse, Amiral de France, A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut: Savoir faisons que, sur ce qui nous a été représenté par le Procureur du Roi, que par les anciennes Ordonnances & les Réglemens de la Marine, rendus au sujet du havre de cette ville, & notamment par le Réglement de M. d'Herbigny, du 30 Juin 1676; il est defendu aux maitres des bâtimens qui arrivent en ces rades, d'entrer dans le port avec leurs poudres, & qu'il leur est enjoint de les décharger & mettre dans le magasin qui leur est indiqué par ce même Réglement, & cela pour prévenir les accidens qui pourroient arriver par le feu; que, quoique par cette disposition il doit être entendu qu'aucun navire ne doit pas non plus entrer dans le havre avec des canons, fusils, pistolets, & autres armes à feu chargées, cependant sous prétexte qu'elles n'y sont pas nominativement énoncées, il est informé que les maîtres des bâtimens se contentent d'exécuter le Réglement en ce qui concerne la poudre seulement, & qu'ils négligent de faire décharger leurs canons & autres armes à feu, de quoi il a pensé arriver de fâcheux accidens dans le mois de Janvier dernier, ayant été tiré nombre de coups de fusils & pistolets; en différentes occasions & sur divers prétextes, qu'il y a eu un coup de fusil chargé à balle, qui a donné dans la boutique du nommé Camus, Ferblantier, qui demeure sur le port, & un autre coup de fusil chargé à gros plomb, qui a donné dans la boutique du nommé Ganet, & cela sur les deux heures après midi; que peu s'en est fallu qu'il n'y ait eu des personnes de tuées; lesquels coups sont sortis des bâtimens qui étoient ou qui sont encore dans le havre: à quoi étant nécessaire de remédier pour le bien & la sûreté du public, ledit Procureur du Roi,

A CES CAUSES, requéroit que les anciens Réglemens & Ordonnances rendus à ce sujet, & notamment le Réglement du havre ci-dessus daté, fussent exécuté selon leur forme & teneur, & en y ajoutant qu'il fût fait defenses à tous capitaines de navires & autres bâtimens, tant françois qu'étrangers, d'entrer dans le havre avec leurs poudres ni avec leurs canons; fusils, pistolets & autres armes à feu chargées; de tirer ou faire tirer pendant qu'ils seront dans le port aucuns coups de fusils, pistolets, canons ni autres armes sous quelque prétexte & à quelque occasion que ce soit, à peine de 500 liv. d'amende pour la premiere fois, & de punition corporelle en cas de récidive; qu'il fût même enjoint aux courtiers d'en informer les maîtres & capitaines qui seront à leur adresse, & que notre Ordonnance seroit lue, publiée & affichée sur le port & par-tout ailleurs où besoin seroit; afin que personne n'en ignorât.

NOUS, FAISANT DROIT sur le requisitoire du Procureur du Roi, ordonnons que les Ordonnances & Réglemens rendus sur le fait du havre, & notamment celui de M. d'Herbigny, du 30 Juin 1676, seront exécutés selon leur forme & teneur, & en conséquence faisons défenses à tous capitaines & maîtres de navires, barques, & autres bâtimens, tant françois qu'étrangers, d'entrer leurs vaisseaux dans le havre avec leurs poudres & leurs canons, fusils, pistolets & autres armes à fau chargées, de tirer ou faire tirer, étant dans le port, aucuns coups de canons, fusils, pistolets ou autres armes à feu, sous quelque prétexte & à quelque occasion que ce puisse être, à peine de 500 liv. d'amende pour la premiere fois, & de punition corporelle en cas de récidive: enjoignons aux courtiers à qui seront adressés les bâtimens, d'avertir les capitaines qu'ils aient à décharger leurs poudres & toutes leurs armes avant que d'entrer dans le havre, & y étant entré, de n'y faire tirer aucuns coups d'armes à feu, à peine d'être privés de leurs fonctions; ordonné que notre présente Ordonnance sera lue, publiée & affichée, tant sur le port que par-tout ailleurs où besoin sera, exécutée nonobstant opposition ou appellation quelconque, & sans préjudice d'icelle. Fait & donné par nous Nicolas Regnaud, Conseiller du Roi au Siege de l'Amirauté de la Rochelle, la charge de Lieutenant dudit Siege vacante, le premier Février 1729.

Signé, REGNAUD.

ORDONNANCE

De l'Amirauté de la Rochelle.

Du 31 Décembre 1757.

DE PAR LE ROI.

AUjourd'hui, trente-un Décembre 1757, a comparu pardevant nous Louis-Théodore Beraudin, Ecuyer, Conseiller du Roi, Lieutenant, Juge ordinaire, civil & criminel, Commissaire-enquêteur, Examinateur & Garde-scel du Siege de l'Amirauté de la ville de la Rochelle, le Procureur du Roi de ce Siege, qui nous a dit que la sûreté des ports & havres a été dans tous les temps un objet qui a paru mériter la plus grande attention; qu'à cet effet il a été jugé nécessaire de prendre toutes les précautions convenables pour garantir d'incendie, & les navires étant dans les havres, & les maisons voisines des quais: que c'est dans cet esprit qu'il faut prendre les dispositions des articles 6, 8, 9, 14 & 15, titre premier, & des articles 4 & 5, titre 2 du livre 4 de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, que par rapport au havre de cette ville, on a cru devoir user de plus grandes précautions encore, à cause de son peu d'étendue, & que ses quais, du côté sur-tout de la grande rive, sont extrêmement resserrés par le trop grand voisinage des maisons qui le bordent, & dont la plupart ne consistent qu'en échopes & boutiques ou habitations construites de bois & planches simplement, plus exposées par conséquent au danger du feu & à s'embraser promptement; que ce sont ces motifs qui ont donné lieu d'abord au Réglement de M. d'Herbigny, faisant défenses à tous capitaines & autres gens de mer de petuner dans leurs navires, de même que de faire chauffer le brai ou goudron nécessaire pour le carénage de leurs bâtimens, ailleurs que dans les endroits indiqués; ensuite à l'Ordonnance du Roi du 21 Janvier 1722, portant défenses à tous maîtres de bâtiment de faire du feu de jour ou de nuit à leur bord dans ledit havre, à peine de 60 liv. d'amende; & enfin au Réglement de ce Siege du premier Février 1729, qui fait défenses à toutes personnes de tirer des coups de fusils ou autres armes à feu, dans les bâtimens étant dans le même havre, que malgré tant de précautions toutes les petites maisons qui bordent la grande rive près la tour de la chaîne, viennent de courir risque d'être consumées par le feu, danger qui a menacé en même temps tous les vaisseaux du port, au moyen du feu qui a pris avec violence dans une de ces petites maisons, tout près de laquelle étoient les navires qui ne pouvoient s'éloigner, la mer étant basse, & dont le beaupré touchoit presque aux flammes; que sur l'avis qu'il a eu que le feu a pris à cette maison de bois par l'imprudence qu'a eue un maître de navire d'y faire chauffer sa chaudiere de goudron, il se réserve de se pourvoir ainsi que de droit; mais qu'étant informé que plusieurs de ceux qui occupent ces petites maisons faisant face au havre, sont dans l'habitude de recevoir chez eux des maîtres de navires pour y faire chauffer leur goudron & bouillir leur marmite, il estime qu'il convient de rendre, sans perte de temps, une Ordonnance qui puisse réprimer de pareils abus, & prévenir de nouveaux accidens: en conséquence requiert le Procureur du Roi, qu'il nous plaise, en conformité du Réglement de M. d'Herbigny, & de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, faire défenses à tous maîtres de navires, gens de leur équipage & toutes autres personnes, de faire chauffer du brai ou goudron ailleurs que dans les endroits permis ou autres qui seront indiqués par le maître des quais; défendre pareillement à tous propriétaires & locataires de boutiques & maisons voisines des quais & y faisant face, de souffrir qu'on y en fasse chauffer, sous quelque prétexte que ce soit, ni toute autre matiere sujette à s'enflammer subitement; le tout à peine de soixante livres d'amende contre les uns ou les autres, pour la premiere fois, & de plus grande en cas de récidive, même d'être poursuivis extraordinairement; comme aussi faire defenses aux propriétaires & locataires des échopes & maisons de bois voisines des quais, de souffrir que les maîtres ou patrons de bâtiment y fassent bouillir leur marmite, à moins qu'entre la cheminée

& toute cloifon, il n'y ait au moins quatre pieds de diftance, & encore à la charge de veiller au feu durant tout le temps que la marmite y fera, fur peine de pareille amende, & de répondre de tous les accidens : lequel feu au furplus ne pourra être allumé que le jour, & demeurera interdit la nuit; à l'effet de quoi le maître de quai fera autorifé, en faifant fa ronde fur le port, à fe faire ouvrir les portes defdites maifons pour en vifiter les cheminées, & en cas de contravention, il fera tenu d'en faire fon rapport pour y être pourvu.

Sur quoi faifant droit du requifitoire dudit Procureur du Roi, nous avons fait très expreffes inhibitions & défenfes à tous maîtres ou patrons de navires ou autres bâtimens de mer, aux gens de leurs équipages & à toutes autres perfonnes de faire chauffer du brai ou goudron ailleurs que dans les endroits permis par le Réglement de M. d'Herbigny, ou autres emplacemens vagues qui feront indiqués par le maître des quais : défendons pareillement à tous propriétaire & locataires de boutiques & maifons voifines des quais & y faifant face, de fouffrir qu'on y faffe chauffer du goudron, fous quelque prétexte que ce foit, ni toute autre matiere fujette à s'enflammer fubitement; le tout à peine de 60 livres d'amende contre les uns & les autres, pour la premiere fois, & de plus grande en cas de récidive, même d'être pourfuivis extraordinairement : comme auffi faifons défenfes aux propriétaires & locataires des maifons de bois voifines des quais, de fouffrir que lefdits maitres de navires & autres gens de mer, y faffent bouillir leur marmite, à moins qu'entre la cheminée & toute cloifon il n'y ait au moins quatre pieds de diftance, & encore à la charge de veiller au feu durant tout le temps que la marmite y fera, fur peine de pareille amende & de répondre de tous les accidens, lequel feu au furplus ne pourra être allumé que le jour, & demeurera interdit la nuit; à l'effet de quoi avons autorifé le maître de quai, en faifant fa ronde fur le port, à fe faire ouvrir les portes defdites boutiques & maifons pour en vifiter les cheminées, & en cas de contravention, lui enjoignons de nous en faire fon rapport, pour y être pourvu fuivant l'exigence du cas.

Et fera la préfente Ordonnance imprimée, lue, publiée & affichée à la diligence dudit Procureur du Roi, par-tout où befoin fera, afin que perfonne n'en ignore. Fait & donné par nous Louis-Théodore Beraudin, Ecuyer, Confeiller du Roi, Lieutenant & Juge fufdit, les jours & an que deffus. *Signé à la minute*, BERAUDIN, GRIFFON, & VALIN, Procureur du Roi.

ARTICLE XV.

ENjoignons très-expreffément aux hôteliers, cabaretiers, vendeurs de tabac, cidre, bierre & eau-de-vie, ayant maifons & cabarets fur les quais, de les fermer avant la nuit; & leur défendons d'y recevoir & d'en laiffer fortir qui que ce foit avant le jour, à peine de cinquante livres d'amende, pour la premiere fois, & en cas de récidive d'être expulfés du lieu.

L'Article 12 du titre premier, livre 11 de l'Ordonnance du 15 Avril 1689, contient une pareille difpofition.

Comme ces hôteliers, cabaretiers & vendeurs d'eau-de-vie ou autres boiffons, font les premiers à attirer & entretenir les mariniers dans la débauche, on ne fauroit les veiller de trop près pour les contenir dans les termes de cet article, par la crainte des peines qu'il prononce contr'eux, & pour y faire condamner ceux qui feroient furpris en contravention.

Et c'eft dans cette vue que le Réglement de Dunkerque, art. 26, charge le maître de quai » du foin, en faifant fa ronde tous les foirs, de faire fermer les petites maifonnettes étant fur les quais & jettées, où il fe vend de l'eau-

» de-vie ou autres choſes, enſorte que perſonne n'y puiſſe s'y retirer la nuit. » Il lui eſt auſſi recommandé » de n'en point laiſſer établir d'autres, non plus » que des boutiques ſans permiſſion : » derniere précaution aſſez inutile, ces permiſſions étant ſi aiſées à obtenir.

Il convient d'obſerver ici que lorſque ces petits logemens ſervant de cabarets, ne ſont pas établis ſur les revers du quai, la manutention de la police réglée par cet article, n'appartient pas aux Officiers de l'Amirauté, privativement, à ceux de la police ordinaire; mais aux uns & aux autres concurremment, ou par prévention; à la charge de juger néanmoins, & de prononcer les peines en conformité.

ARTICLE XVI.

CElui qui aura dérobé des cordages, ferrailles ou uſtenſiles des vaiſſeaux étant dans les ports, ſera flétri d'un fer chaud; portant la figure d'une ancre, & banni à perpétuité du lieu où il aura commis le délit; & s'il arrive perte du bâtiment ou mort d'homme pour avoir coupé ou volé les cables, il ſera puni du dernier ſupplice.

LA facilité qu'il y a de commettre des vols dans les navires étant dans les ports, & de trouver des receleurs des choſes dérobées, jointe à la néceſſité de pourvoir, autant qu'il eſt poſſible, à la ſûreté des propriétaires & maîtres des vaiſſeaux qui entrent dans les havres, juſtifie la ſévérité des peines portées par cet article, & la prévoyance du légiſlateur dans les deux articles qui ſuivent.

Les hommes en effet ſont devenus ſi mauvais, qu'il n'y a plus que la crainte des peines qui ſoit capable de les empêcher de commettre le crime; & encore l'eſpérance de l'impunité par le manque de preuves, rend-t-elle ce frein aſſez ſouvent inutile.

Cela même exige une attention ſuivie à découvrir les auteurs & complices des crimes qui troublent la ſociété & déshonorent en même temps l'humanité, & à leur faire ſubir ſans compaſſion les peines qu'ils méritent.

Ici, la peine du vol des cordages, ferrailles & uſtenſiles des vaiſſeaux étant dans un port, eſt la flétriſſure du coupable avec un fer chaud, & le banniſſement à perpétuité du lieu où il aura commis le délit. Et ſi pour avoir coupé ou volé les cables, il a cauſé la perte du bâtiment, ou la mort de quelque homme, il doit être puni du dernier ſupplice. *Ita* Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 1*, *cap. 7*, *n. 12*, *fol 81*. Il en faut dire autant du vol des ancres.

Il n'y a là rien de trop rigoureux : il n'eſt même pas néceſſaire pour encourir la peine capitale, d'avoir coupé ou volé les cables d'un navire étant à l'ancre, il ſuffit d'en avoir fait autant des ſimples cordages avec leſquels le navire étoit amarré au quai, ſi par là le bâtiment étant allé à la dérive, s'eſt perdu, ou s'il s'eſt enſuivi mort d'homme, puiſque la raiſon eſt la même & le crime égal.

Quant au ſimple vol, ſans autre ſuite fâcheuſe, la peine prononcée par cet

article ſera également encourue, ſi, au lieu de cordages, ferrailles ou uſtenſiles des vaiſſeaux, on a volé des marchandiſes ou des vituailles, ſur le quai ou dans les navire, & ſoit de jour ou de nuit, ſans diſtinction des gens de mer, d'avec toutes autres perſonnes, comme charpentiers, portefaix, voituriers, &c.

Mais la matiere étant du grand criminel, il s'agit d'une inſtruction & d'une procédure en regle, conformément à l'Ordonnance criminelle de 1670, à la diligence & pourſuite du Procureur du Roi.

Cependant l'arrêt des coupables peut être fait ſans décret préalable de priſe de corps; c'eſt lorſque le maître de quai les prend ſur le fait, il eſt autoriſé alors à les arrêter, de même de ceux qu'il trouve faiſant du déſordre; à la charge d'en dreſſer ſon procès-verbal & de le dépoſer au greffe, conformément à la ſage diſpoſition de l'art. 22 du Réglement de Dunkerque, afin que le Procureur du Roi puiſſe agir en conſéquence & mettre la procédure en regle.

Pour ce qui eſt du fer chaud portant l'empreinte d'une ancre, au lieu d'une fleur-de-lys ou de toute autre marque, il n'y a rien là de particulier pour le crime dont il s'agit; la même choſe ſe pratique pour tout autre délit maritime qui mérite flétriſſure.

Notre article ne parle que de la peine corporelle, ſans rien dire de la peine civile; mais elle eſt prononcée par l'art. 5 du tit. des naufrages ci-après, & elle eſt du quadruple de la valeur des choſes volées, outre la reſtitution.

Il y faut joindre la réparation de tout le dommage qui s'en eſt enſuivi; mais non un double, comme l'ordonne l'article premier des Loix Rhodiennes en ces termes: *Si navis in portum vellitus adpellat, & anchoris ſpoliata fuerit, fuere comprehenſo & confeſſo, lex eum tormentis ſubjici jubet, ac damnum quod indè accidit, induplum ſarcire.*

L'article 2 aſſujettit à la même peine du double & par action ſolidaire, l'armateur ou le capitaine du navire qui a conſenti au vol fait par les gens de l'équipage; & cela qu'il s'agiſſe d'un vol d'ancres ou ſimplement d'uſtenſiles du navire, du nombre de ceux qui lui ſont néceſſaires ou utiles, tels que ſont les cordages, les voiles, &c.

Et s'il s'agit d'un vol fait aux marchands chargeurs par l'ordre du capitaine, l'art. 3, en le ſoumettant tout de même au paiement du double de la valeur, veut que le matelot, coupable pour lui avoir obéi en cela, reçoive cent coups de verges: *nauta verò qui furtum commiſit, centum plagas fuſte verberatus accipiat.* Et ſi ce matelot a fait le vol de ſon propre mouvement, l'article ajoute *acriter tormentis ſubjicitur, maximè ſi aurum ſurreptum erit, & rem ſpoliato reſtituito.*

Les proportions ſont aſſez mal gardées dans la diſtribution de ces peines; celles que prononce notre Ordonnance ſont plus régulieres & plus uniformes. Du reſte, nul doute qu'elles ne ſoient communes à tous les complices du vol, avec action ſolidaire; mais hors le cas de complicité, en ce qui concerne même la reſtitution & la réparation du dommage, le capitaine n'en ſera tenu par action civile, comme reſponſable des faits de ſes gens, qu'autant que le vol aura été fait à bord, ou qu'ayant été fait ailleurs & en ayant eu connoiſſance, il n'aura pas fait ce qui aura dépendu de lui pour faire rendre & reſtituer les choſes volées.

De même du propriétaire ou armateur du navire, à l'égard du vol commis par le maître ou par ses gens, à moins qu'il n'ait profité de la chose volée ; au quel cas il en rendra la valeur quoiqu'il n'ait pas eu connoissance du crime.

La garantie, soit de l'armateur, soit du capitaine, ne s'étend pas au-delà en pareil cas, attendu qu'il s'agit d'un délit ; ce seroit autre chose s'il n'étoit question que d'un fait simple d'enlévement sans dessein de vol. Par exemple, si le capitaine ou ses gens s'emparoient de la chaloupe d'un autre navire, soit pour en avoir besoin ou pour leur plaisir simplement, alors le capitaine & le propriétaire répondroient, non-seulement de la valeur de la chaloupe si elle venoit à périr, ou du dommage qu'elle essuieroit, quoique le maître du navire & de la chaloupe eût consenti, sans rétribution, que l'on s'en servit, mais encore de tous ses dommages & intérêts, si l'on s'en fût emparé à son Insu. La raison de différence est qu'en matiere de délit, de crime, il n'y a point de recours & garantie, *nisi actione de in rem verso ;* & que, délit à part, le capitaine répond des faits & des fautes de ses gens, comme le propriétaire ou l'armateur répond des fautes de son capitaine.

Par la Loi Salique, tit. 24, art. 1, 2, 3 & 4, celui qui se servoit de la chaloupe d'un autre, sans son aveu, étoit sujet à une amende de 120 deniers ou 3 sols ; celui qui la voloit devoit payer 15 sols d'amende, & si elle étoit volée dans le navire même, l'amende étoit de 45 sols.

ARTICLE XVII.

FAisons défenses à toutes personnes d'acheter des matelots & compagnons de bateaux, des cordages, ferrailles & autres ustensiles de navire, à peine de punition corporelle.

IL ne s'agit point là des receleurs, qui, étant convaincus, sont sujets aux mêmes peines que les voleurs, comme étant leurs complices ; mais seulement de ceux qui ne se font point de scrupule d'acheter des choses qui peuvent avoir été volées, & qu'on doit naturellement soupçonner de l'avoir été ; tels que sont des cordages, ferrailles & ustensiles de navires, que des mateloss ou autres mariniers de pareille étoffe cherchent à vendre par eux-mêmes, ou par leurs femmes & enfans, & autres personnes interposées.

L'achat de pareilles choses présentées par des gens de cette espece, ne pouvant être que suspect, il étoit juste d'y pourvoir, en assujettissant les acheteurs à la même peine corporelle. Mais comme l'article ne parle que des matelots & compagnons de navires, on ne doit pas l'étendre aux capitaines & autres officiers des vaisseaux, même aux officiers mariniers, parce qu'à leur égard, la présomption est que ces effets leur appartiennent légitimement ; de sorte que sans preuve de collusion en pareil cas, il n'y auroit pas lieu d'inquiéter ceux qui auroient acheté d'eux.

Au surplus, s'agissant ici d'une peine corporelle, la procédure ne peut se faire tout de même qu'à l'extraordinaire par voie d'information.

Quoique sur l'article précédent on ait comparé le vol des marchandises à

celui des cordages, ferrailles & ustensiles des vaisseaux, il ne s'ensuit pas qu'il faille tout de même appliquer le présent article à l'achat des marchandises. La raison est qu'il est assez ordinaire que les matelots aient des marchandises en propre au retour des navires, comme du café, du sucre, de l'indigo même. Ce ne seroit en tout cas que, eu égard à la quantité, que les acheteurs pourroient être suspects ; le tout sauf les preuves de collusion.

ARTICLE XVIII.

FAisons aussi defenses, sous mêmes peines, à toutes personnes de faire ou vendre des étoupes de vieux cordages de vaisseaux, si ce n'est par ordre des maîtres ou propriétaires des navires, lesquels pourront seulement débiter celles qui proviendront de leurs bâtimens.

CET article a sa source, de même que le précédent, dans les articles 99 & 100 de l'Ordonnance de 1584. Ce n'est pas comme l'a imaginé le Commentateur, pour observer l'étoupe nécessaire pour calfater les navires & autres bâtimens de mer, que ces défenses ont été faites; car on ne manque jamais d'étoupe, & le prix n'en varie guere. C'est précisément pour prévenir le vol des cables & autres cordages dont se fait l'étoupe, qu'il a été réglé que nul ne pourroit faire ou en vendre sans l'aveu des maîtres ou propriétaires des navires; c'est-à-dire, si ceux-ci n'ont livré de vieux cables pour en faire de l'étoupe, & la vendre pour leur compte ; ou s'ils n'ont vendu ces cables à quelqu'un pour en faire son profit. De sorte que lorsque quelqu'un est trouvé faisant ou vendant de l'étoupe, on est fondé à lui demander où il a pris les cables qui ont produit, & qu'il est obligé de déclarer de qui il les a achetés, sauf la vérification du fait.

Du reste, la fin de notre article est superflue, si elle signifie seulement que les maîtres ou propriétaires des navires ne pourront vendre d'étoupes que celles provenant des cables à eux appartenans : ou si elle veut dire qu'ils n'en pourront vendre qu'autant qu'elles proviendront des cables de leurs bâtimens, elle n'est pas reflechie. Car enfin qui peut les empêcher d'acheter de vieux cables, quoiqu'incapables de servir à leurs navires, s'ils ne leur sont pas vendus par des matelots.



ARTICLE

ARTICLE XIX.

DEfendons, à peine de concuffion, de lever aucuns droits de coutume, quaiage, balifage, leftage, déleftage & ancrage, qu'ils ne foient infcrits dans une pancarte approuvée par les Officiers de l'Amirauté, & affichée dans l'endroit le plus apparent du Port.

AUcuns droits ne peuvent être levés fur le Public, qu'ils ne foient tout enfemble pleinement autorifés, & fuffifamment connus.

C'eft fur ce principe que, par l'article 14, tit. 4, liv. 1 ci-deffus, concernant le Greffier, il lui eft enjoint de mettre, dans le lieu le plus apparent du Greffe, un tableau dans lequel feront écrits les droits de chaque expédition; que, par l'art. 94 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584, il a été ordonné qu'il y auroit un tableau placé dans un lieu éminent de chaque Jurifdiction de l'Amirauté, contenant l'énumération des droits maritimes appartenant, tant au Roi qu'aux Seigneurs; & qu'enfin il a été réglé par diverfes Ordonnances, entr'autres par celle du mois de Janvier 1629, art. 445, que tous Seigneurs, ayant des droits de péage, coutume ou autres, feroient tenus de les faire infcrire dans des pancartes expofées aux yeux du Public, dans les lieux de la perception de ces mêmes droits.

Le préfent article n'ordonne donc rien de nouveau à ce fujet : il faut avouer néanmoins que l'obligation d'expofer la pancarte dans l'endroit le plus apparent du Port n'eft pas exactement remplie; mais il y eft fuppléé, par rapport aux droits de M. l'Amiral, par le tableau qu'on en trouve, tant dans le Bureau de fon Receveur, qu'au Greffe de l'Amirauté; &, pour ce qui eft des autres droits, par les différens tableaux qu'on en trouve auffi au Greffe de l'Amirauté, de forte qu'il n'eft perfonne qui ne foit fuffifamment inftruit, ou à portée de s'inftruire des droits qui font à payer aux différens particuliers à qui ils font attribués.

Au port de la Rochelle, les droits de coutume appartenoient ci-devant au Gouverneur des Tours, qui les faifoit percevoir, à titre de ferme ou de régie, par le Garde de la chaîne du Port; mais ces droits ont été fupprimés par Arrêt du Confeil du 13 Septembre 1754. Ceux de quaiage appartiennent aux particuliers qui entretiennent les quais & cales. Pour les droits de balifage, leftage, déleftage & ancrage, ils appartiennent à M. l'Amiral, qui en abandonne une partie aux perfonnes qu'il prépofe pour y veiller, & en faire la recette. Les droits de quais & cales ont été fixés par le Réglement de M. d'Herbigny, du 30 Juin 1676, art. 28, à un fol par tonneau, à condition, par les propriétaires defdits quais & cales, de fournir les bois & cables néceffaires pour la charge & décharge; & à fix deniers feulement, lorfqu'ils ne les fourniroient pas; à cinq fols pour l'amarrage de chaque bâtiment, & à quinze fols par maline, en cas de féjour. Réglement dont l'exécution a été expreffément renouvellée par Ordonnance de l'Amirauté, du 7 Septembre 1720,

avec défenses aux propriétaires d'exiger de plus grands droits, à peine de cinquante livres d'amende pour la premiere fois, & de plus grande peine en cas de récidive.

ORDONNANCE

De l'Amirauté de la Rochelle.

Pour la perception des Droits des Quais & Cales.

Du 7 Septembre 1720.

DE PAR LE ROI.

SUR la remontrance à nous faite par le Procureur du Roi de ce Siege, qu'encore bien qu'il soit dit, par le Réglement fait pour le havre par feu M. d'Herbigny, le 30 Juin 1676, article 28, que les propriétaires des quais & cales ne prendront qu'un sol par tonneau des marchandises qui se déchargeront ou chargeront à leurs quais, en fournissant par eux les bois & cables nécessaires pour la charge & décharge, & moitié lorsqu'ils ne les fourniront pas; cinq sols pour l'amarrage des bâtimens, & quinze sols par maline en cas de séjour: néanmoins il est informé que, depuis quelque temps en-çà, il se glisse un abus dans la perception de ces droits, qui tend à la concussion, en ce que les propriétaires des quais & cales ne fournissent jamais des bois & cables pour les charges & décharges des marchandises; que ce sont d'autres particuliers qui en louent, & que cependant les propriétaires desdits quais & cales se font payer un sol par tonneau, comme s'ils les avoient fournis; & que, quoiqu'un bâtiment ne reste qu'un jour ou deux à leur quai, ils se font payer quinze sols, comme s'ils y avoient resté une maline: &, comme c'est une concussion qui ne peut être soufferte ni tolérée, NOUS, FAISANT DROIT sur sa remontrance & requisitoire, nous avons ordonné que le Réglement de M. d'Herbigny ci-dessus daté, sera exécuté selon sa forme & teneur; ce faisant, avons fait défenses à tous propriétaires des quais & cales du havre de cette Ville, de prendre plus de six deniers par tonneau des marchandises qui se chargeront ou déchargeront à leur quai, quand ils ne fourniront pas de bois & de cables; &, lorsqu'ils en fourniront, un sol; cinq sols pour l'amarrage de chaque bâtiment, & quinze sols par maline en cas de séjour; défenses à eux d'exiger de plus grands droits, à peine de cinquante livres d'amende pour la premiere fois, & de punition corporelle en cas de récidive: &, afin que personne n'en ignore de notre présente Ordonnance, ordonne qu'elle sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera, & exécutée nonobstant opposition ou appellation quelconque, & sans préjudice d'icelles. Fait & donné par nous Vincent Bouzitat, Ecuyer, Sieur de Selines, le 7 Septembre 1720. *Signé à la minute*, BOUZITAT DE SELINES & NECTOUX.



ARTICLE XX.

LES pieux, boucles & anneaux destinés pour l'amarrage des vaisseaux, & les quais construits pour la charge & décharge des marchandises, seront entretenus des deniers communs des villes; & les Maires & Echevins obligés d'y tenir la main, à peine d'en répondre en leur nom.

CEla est bon pour les ports où il n'y a point de droits de quai & cale au profit des particuliers; car alors c'est à eux à entretenir les quais & cales convenablement, & c'est aussi ce que décide l'article suivant en termes formels.

Si cet entretenement étoit aux frais de la Ville, il n'est pas douteux que les Maires & Echevins ne fussent autorisés à faire percevoir, au profit de la Ville, ces mêmes droits de quais & cales.

ARTICLE XXI.

SEront néanmoins tenus des réparations & entretien des quais, boucles & anneaux, ceux qui jouissent des droirs de coutume ou quaiage sur les ports & hávres, à peine de privation de leurs droits, qui seront appliqués au rétablissement des ruines qui s'y trouveront.

IL est juste que ceux qui retirent un salaire pour l'usage d'une chose destinée au service du Public, d'autrui en un mot, entretiennent cette chose de maniere qu'elle soit utile suivant sa destination: ainsi notre article est de toute équité.

Cela, au reste, avoit déjà été décidé de la sorte par l'article 27 du Réglement de M. d'Herbigny pour le port de la Rochelle, avec injonction au Maître de quai, en cas de négligence de la part des Propriétaires, de réparer & entretenir leurs quais & cales, & d'y mettre des ouvriers à leurs frais.

Notre article dit: A peine de privation de leurs droits, qui seront appliqués au rétablissement des ruines qui s'y trouveront; ce qui, en revenant à peu près au même, est néanmoins plus doux pour les propriétaires; car il ne s'agit pas ici d'une privation absolue & perpétuelle de leurs droits, mais seulement d'une suspension ou privation accidentelle qui ne durera que jusqu'à ce qu'on ait retiré de ces droits de quoi payer le coût des réparations qui auront été faites à leur défaut. Et c'est en cela que leur sort est plus doux, que si l'on mettoit des ouvriers à leurs frais pour faire ces réparations, & qu'aussi-tôt apres il fût délivré exécutoire contr'eux du montant de la dépense faite à ce sujet.

Mais tout cela suppose une procédure, n'étant pas naturel qu'ils soient dépouillés, par voie de fait, de la perception de leurs droits. Il est donc quef-

tion, lorſqu'ils ſont en demeure de faire des réparations, de les appeller à la Requête du Procureur du Roi, après avoir conſtaté les réparations par un procès-verbal, pour ſe voir condamner de ſatisfaire en tel délai qui ſera fixé par le Juge, & qui ſera plus ou moins bref ſelon la nature des réparations. Ce Jugement ſignifié ſans qu'il ait eu ſon effet, il convient de les aſſigner de nouveau pour voir dire qu'ils ſeront tenus de faire les réparations dans un autre délai, ſinon & à faute de ce faire, qu'il ſera permis au Procureur du Roi, & à la diligence du Maître de quai, de les faire faire à leurs frais; à l'effet de quoi il ſera autoriſé à ſaiſir les droits de quai & cale à eux appartenans, & d'en faire faire la régie juſqu'à concurrence de ce qui ſera néceſſaire pour le rembourſement du coût des réparations, & pour le paiement des dépens.

S'il arrivoit néanmoins que les réparations fuſſent ſi conſidérables, que le produit des droits qui ſont aſſez modiques, ne fût pas capable d'y ſuffire de pluſieurs années, ce ſeroit un embarras par la difficulté de trouver quelqu'un qui voulût faire les avances, même avec intérêt. En ce cas, il ſemble qu'on pourroit faire condamner ces propriétaires de faire les réparations abſolument, ſur peine de privation pour toujours de leurs droits, dont la réunion ſe feroit alors au profit du Corps de Ville, à la charge du rétabliſſement des lieux, & de les entretenir à l'avenir, relativement à l'article précédent.

Cela ne ſeroit pourtant pas ſans difficulté : c'eſt pourquoi, & pour prévenir tout inconvénient à cet égard, il convient que les Officiers de l'Amirauté veillent aux réparations des quais & cales, de maniere à ne pas les laiſſer groſſir, & qu'ainſi le remede puiſſe être également prompt & facile.

ARTICLE XXII.

ENjoignons aux Maires, Echevins, Syndics, Jurats, Capitouls & Conſuls des villes dont les égoûts ont leur décharge dans les ports & havres, de les faire inceſſamment garnir de grilles de fer; & aux Officiers de l'Amirauté d'y tenir la main, à peine d'en répondre en leurs noms.

CEla avoit déjà été ordonné par l'article 7 de l'Arrêt du Conſeil du 29 Mars 1670, & en particulier pour le port de la Rochelle, par l'article 35 du Réglement de M. d'Herbigny. Depuis, cela a été auſſi confirmé par l'art. 3, tit. 4, liv. 11, de l'Ordonnance du 15 Avril 1689.

Ces grilles de fer que les Officiers de l'Amirauté ſont chargés de faire mettre, aux frais de la Ville, aux égoûts qui ont leur décharge dans le havre, ne doivent s'entendre naturellement que de l'iſſue de ces égoûts dans le port, & point du tout de leur entrée, qui eſt dans l'intérieur de la ville, puiſque leur Juriſdiction ne s'y étend pas.

En cette partie, c'eſt donc à la Police ordinaire de la ville à y pourvoir, & à faire garnir de grilles de fer l'entrée de chaque égoût, parce que, ſans cela non-ſeulement, ce pourroit être une occaſion de cacher des meurtres; mais encore ce ſeroit manquer l'objet de l'Ordonnance, qui eſt d'empêcher les immondices de la ville d'entrer dans le havre.

Que ferviroit, en effet, que l'iffue de l'égoût dans le port fût grillée, fi la partie extérieure ne l'étoit pas ? Cette grille de l'iffue feroit bientôt bouchée, fans autre remede, que de l'enlever pour faire tomber les matieres d'encombrement dans le havre ; opération nuifible par elle-même, & qu'il faudroit encore répéter fouvent ; au lieu qu'en fermant l'entrée de l'égoût par une grille, rien n'eft plus facile que de la tenir libre pour l'écoulement des eaux, & d'empêcher que rien ne s'y infinue, capable d'embarraffer le paffage.

A Bordeaux, les Officiers de l'Amirauté n'ont pas cette infpection, ni fur aucune autre partie de la police du port; ce font les Jurats. Voyez *suprà*, art. 6, tit. 2 du livre premier.

ARTICLE XXIII.

N'Entendons toutefois, par la préfente Ordonnance, faire préjudice aux Réglemens particuliers faits pour la police d'aucuns ports, qui fe trouveront duement autorifés, ni aux Jurats, Echevins & autres Juges qui en auront la connoiffance ; à l'effet de quoi les Réglemens & les pieces juftificatives de leur compétence feront par eux mifes entre les mains du Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, fix mois après la publication de la préfente Ordonnance; faute de quoi elle fera exécutée, à leur égard, felon fa forme & teneur.

AInfi tous les articles de cette Ordonnance concernant la police des ports ne font des loix que pour les ports & havres qui n'étoient pas déjà affujettis à des Réglemens particuliers. A l'égard de ceux qui en avoient de ces Réglemens particuliers, notre Ordonnance n'a point entendu y toucher, pourvu que ces Réglemens fuffent duement autorifés ; du nombre defquels eft celui du 30 Juin 1676, fait pour le port de la Rochelle par M. d'Herbigny, Commiffaire du Confeil, conjointement avec M. de Muin, Intendant du pays d'Aunis, & des Ifles adjacentes.

De forte que, quoique ces Réglemens particuliers aient quelques difpofitions contraires à celles de la préfente Ordonnance, elles ne doivent pas moins être fuivies, comme étant fondées fur des raifons de convenance propres & particulieres à l'état de chaque port ; & à plus forte raifon, fi elles ne font qu'ajouter d'autres précautions à celles prifes par l'Ordonnance. Mais, par rapport aux objets prévus par l'Ordonnance, fur lefquels ces Réglemens ne fe font pas expliqués, nul doute qu'en cette partie, l'Ordonnance ne doive être exécutée dans ces mêmes ports comme dans les autres, puifqu'à cet égard il eft vrai de dire qu'ils n'ont pas de Réglemens particuliers.

D'un autre côté, comme l'Ordonnance n'a pas pu tout prévoir, rien n'a empêché qu'il n'y ait été fuppléé par des Réglemens particuliers, poftérieurement faits par les Officiers d'Amirauté. Et ces Réglemens doivent, fans difficulté, être fuivis, dès que, fans avoir rien de contraire à l'Ordonnance, ils

n'ont fait que l'étendre ou l'expliquer; tel qu'eſt entr'autres le célebre Réglement de l'Amirauté de Dunkerque, du 23 Décembre 1690.

Quant à l'attribution de Juriſdiction, le droit de connoître de tout ce qui regarde la police des ports & havres, de même que de tout ce qui a rapport à la navigation & aux contrats maritimes, a de tout temps appartenu ſi naturellement aux Officiers de l'Amirauté, qu'il eſt étonnant que, dans quelques ports, il ait pu s'établir un uſage contraire en faveur des Jurats, Echevins ou autres Juges.

Cependant c'eſt ce que le préſent article a ſuppoſé; & non-ſeulement il l'a ſuppoſé, mais encore il a préſumé que cet uſage pouvoit être exempt d'uſurpation, comme étant fondé ſur des Réglemens & autres titres particuliers, attributifs de la compétence à d'autres Juges que ceux de l'Amirauté.

Mais auſſi, comme cela formoit une exception contraire à la regle générale, le Légiſlateur, ne voulant approuver cette même exception qu'autant qu'elle ſe trouveroit légitimement établie ou pleinement autoriſée, ordonna que ceux qui prétendoient la conſerver & s'y faire maintenir, ſeroient tenus de mettre dans ſix mois, entre les mains du Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, les Réglemens & les pieces juſtificatives de leur compétence; faute de quoi la préſente Ordonnance ſeroit exécutée ſelon ſa forme & teneur; c'eſt-à-dire, qu'ils ſeroient déchus de leur prétendu droit de compétence, ſans pouvoir déſormais diſputer la compétence aux Officiers de l'Amirauté, nonobſtant tout uſage & toute poſſeſſion contraire, qu'on ne pourroit regarder, à défaut de titres pour l'appuyer, que comme une uſurpation.

D'où il s'enſuit qu'il n'y a que les Jurats ou autres Juges, maintenus depuis cette Ordonnance dans le droit & poſſeſſion de connoître de ces ſortes de matieres au préjudice des Officiers de l'Amirauté, qui aient effectivement aujourd'hui droit d'en connoître. De ſorte que toute nouvelle tentative de la part des Jurats, Maires & Echevins, des Officiers des Eaux & Forêts, & de tous autres Juges, ſeroit abſolument inutile & rejettable, ſans autre examen, faute par eux de s'être pourvus, dans le temps fixé par cet article, pour faire valoir leurs prétentions.

De tous les oppoſans à l'exécution de cette Ordonnance, les plus conſidérables, par l'étendue de leurs prétentions, furent les Jurats de Bordeaux. Ils ne ſe contenterent pas de réclamer toute la police du port; ils demanderent encore à être maintenus dans le droit & poſſeſſion de connoître du leſtage & déleſtage des vaiſſeaux; de la vente & achat du poiſſon dans les bateaux & ſur les greves; des corps noyés, & des crimes commis ſur le port & dépendances; de faire les fonctions de Maître de quai, de recevoir les Maîtres Charpentiers, &c. de veiller à l'entretien des tonnes & baliſes. Ils formerent enfin diverſes autres prétentions, à l'occaſion deſquelles il intervint un Arrêt du Conſeil, du 7 Juillet 1687, qui, en les déboutant de quelques-unes, leur adjugea les autres; au moyen de quoi la Juriſdiction de l'Amirauté, dans le port de Bordeaux, a été fort reſſerrée. Voyez, à ce ſujet, *ſuprà*, l'article 6, titre 2, liv. 1.

Par rapport au droit de nommer le Maître de quai, la ville de Bordeaux n'eſt pas la ſeule où M. l'Amiral n'en jouit pas. Voyez, à ce ſujet, l'article 1 du titre qui ſuit.



TITRE II.

DU MAISTRE DE QUAI.

LE Maître de quai, pour ce qui appartient à la police, eſt dans un port de commerce, ce qu'eſt le Capitaine de port dans un port de Marine Royale & Militaire.

C'eſt à M. l'Amiral qu'il appartient de donner la commiſſion de Maître de quai, de même que toutes les autres commiſſions concernant la Marine dans les ports de commerce. Les Officiers de l'Amirauté ne peuvent y pourvoir que par proviſion, en attendant la commiſſion de M. l'Amiral, afin que le ſervice n'en ſouffre pas. Ils en uſent auſſi de la ſorte, même pour les emplois qui ne ſont pas de nature à être recherchés, & auxquels, par cette raiſon, M. l'Amiral ne juge pas à propos de nommer : tels que ſont ceux de gardes-côtes, pour veiller à ce qui ſe paſſe ſur le rivage, & aux effets que la mer y jette, des compteurs de morue, &c. parce qu'ils n'ont droit de délivrer ces ſortes de commiſſions qu'au nom de M. l'Amiral, & en attendant qu'il veuille y pourvoir.

Celle de Maître de quai eſt trop importante pour être négligée. Ce ne ſont pourtant pas les émolumens de cet emploi qui le rend conſidérable ; c'eſt le pouvoir qui y eſt attaché, par l'inſpection qu'il donne ſur tout ce qui regarde la police du port. C'eſt pourquoi, dans le nombre d'aſpirans qui ſe préſentent d'ordinaire pour occuper cette place lorſqu'elle vient à vaquer, il conviendroit que le choix ne fût balancé qu'entre ceux qui, aux connoiſſances requiſes pour la remplir avec intelligence, joindroient non-ſeulement une réputation de probité bien établie, mais encore une certaine aiſance de facultés, accompagnées d'une naiſſance exempte de mépris, ou du moins qui fût rachetée par de longs ſervices dans la navigation ; car enfin, en tout poſte qui donne droit de commander, il faut rendre le commandement reſpectable ; & le commun des hommes, même parmi le peuple, ne reſpecte que ceux qu'il eſtime. Dès qu'il croit avoir des raiſons de ne plus eſtimer, quoiqu'entraîné & ſubjugué par la crainte des peines, il obéit moins, qu'il ne cede à la néceſſité.

Si l'on trouve que ces réflexions ſont de trop, étant faites à l'occaſion de la place du Maître de quai, on n'aura pas une juſte idée de cet emploi, qui, tout ſubalterne qu'il eſt, ne peut être regardé comme méchanique, qu'autant que les fonctions en ſeront mal remplies. Quoi qu'il en ſoit, M. l'Amiral a toujours

été jaloux d'y nommer, ſuivant le pouvoir qui lui en eſt attribué par l'art. 4, tit. 1, liv. 1 ci-deſſus, relativement aux Arrêts du Conſeil, des 4 Octobre 1650, & 6 Septembre 1661.

ARTICLE PREMIER.

LE Maître de quai prêtera ſerment entre les mains du Lieutenant, & fera enrégiſtrer ſa commiſſion au Greffe de l'Amirauté du lieu de ſon établiſſement.

TOutes les commiſſions de Maître de quai, accordées par M. l'Amiral, exigent, de ceux qui les obtiennent, qu'ils ſoient de bonnes vie & mœurs; qu'ils profeſſent la Religion Catholique, Apoſtolique & Romaine; qu'ils ſoient âgés de vingt-cinq ans accomplis; qu'ils aient la capacité & l'expérience requiſes au fait de la Marine; & du reſte, conformément à cet article, qu'ils prêtent ſerment entre les mains du Lieutenant de l'Amirauté, & que leurs commiſſions ſoient enrégiſtrées au Greffe de l'Amirauté du lieu de leur établiſſement; le tout avant de pouvoir faire aucunes fonctions.

De ſorte que les pourvus de ces commiſſions ne peuvent être reçus que ſur une information ou atteſtation de vie & mœurs; ſur des preuves, tant de catholicité, que de l'âge de vingt-cinq ans accomplis, & ſur des certificats de la capacité & expérience requiſes.

Il en eſt de même, après tout, des autres commiſſions que donne M. l'Amiral, excepté, à l'égard de la preuve de catholicité, les commiſſions d'interpretes des langues étrangeres, lorſque, dans le lieu, on ne peut pas trouver d'interpretes catholiques.

Quoique le droit de l'Amiral, de nommer à la place de Maître de quai, faſſe partie des plus anciennes prérogatives de ſa charge; & que, confirmé par Arrêts du Conſeil des 14 Octobre 1650, & 6 Septembre 1661, il ait été expreſſément renouvellé par la préſente Ordonnance, il y a pourtant quelques ports dans leſquels il ne l'exerce pas.

Au Havre-de-Grace, c'eſt le Gouverneur qui y commet, en conſéquence d'une ancienne poſſeſſion, qui, quoiqu'uſurpée dans l'origine, lui a été confirmée par Arrêt du Conſeil, du 5 Septembre 1686.

A Bayonne, ce ſont les Maires & Echevins qui y nomment, en vertu auſſi d'un Arrêt du Conſeil, du 7 Juillet 1687.

Par un autre Arrêt du même jour, les Jurats de Bordeaux ont pareillement été confirmés & maintenus dans la poſſeſſion où ils étoient de faire par eux-mêmes les fonctions du Maître de quai, de même que dans la jouiſſance de pluſieurs autres droits qui appartiennent naturellement à M. l'Amiral ou à la Juriſdiction de l'Amirauté. Sur quoi voir l'art. 6, tit. 2 du liv. premier ci-deſſus.

A leur exemple, les Echevins de la ville de Rouen, ayant prétendu faire valoir la poſſeſſion où ils s'étoient mis, de commettre un Officier pour avoir ſoin de la police des quais, auquel Officier ils donnoient la qualité de *Superviſeur;* &, en conſequence, s'étant oppoſés à ce que le ſieur François Stalkener,

kener, pourvu par M. le Comte de Toulouse de la commission de maître de quai à Rouen, en exerçât les fonctions, ils n'eurent pas le même succès. Par autre Arrêt du Conseil du 5 Février 1691, il fut ordonné que ledit Stalkener jouiroit de la charge de maître de quai dont il avoit été pourvu par M. l'Amiral; en conséquence qu'il en feroit toutes les fonctions sans aucune exception, avec défenses auxdits Echevins & à tous autres de le troubler, à peine de tous dépens dommages & intérêts.

S'il est quelques autres ports où M. l'Amiral ne jouisse pas de cette prérogative, ce ne peut être qu'en vertu de quelque exception portant l'empreinte de l'autorité royale. L'usage seul ne feroit pas capable de le priver d'un droit inhérent à sa charge, & d'autant moins sujet à prescription, que tous les droits de cette importante charge sont royaux, & comme tels ne peuvent être possédés légitimement qu'en vertu d'une concession du Roi bien justifiée, ou du moins raisonnablement présumée.

Ceci reçoit son application à tous les autres attributs de l'office d'Amiral.

ARTICLE II.

IL aura soin de faire ranger & amarrer les vaisseaux dans le port; veillera à tout ce qui concerne la police des quais, ports & havres, & fera donner pour raison de ce toutes assignations nécessaires.

UNe des fonctions du maître de quai, est de faire ranger & amarrer les vaisseaux dans le port, parce que cela concerne spécialement la police des quais, à laquelle il est chargé de veiller. C'est aussi la disposition de l'article premier du Réglement de Dunkerque.

On conçoit en effet quelle confusion ce seroit, & le trouble qui en pourroit résulter, si les capitaines ou conducteurs des navires étoient les maîtres de se placer en tel endroit du port ou du quai qu'ils jugeroient à propros de choisir; ou si, une fois placés, il leur étoit libre toujours de garder la même place.

D'un autre côté, si les vaisseaux n'étoient pas amarrés convenablement, à chaque marée ils se heurteroient & se causeroient des avaries les uns aux autres. Il falloit donc établir un ordre à ce sujet; & c'est au maître de quai à y présider.

Mais, parce qu'il pourroit favoriser des capitaines au préjudice des autres, si la préférence des places eût été laissée absolument à sa disposition, il a été pourvu par l'article 4 du titre précédent; aux termes duquel les vaisseaux dont les maîtres auront les premiers fait leur rapport; c'est-à-dire, se seront présentés les premiers avec la preuve de leur rapport, seront aussi les premiers rangés à quai, pour être plus à portée d'y décharger leurs marchandises; après quoi ils peuvent être contraints de se retirer pour faire place à d'autres qui ont des marchandises à décharger, sauf à reprendre la même

place où une autre convenable au quai, lorſqu'ils ſeront en état de prendre leur chargement pour s'en retourner.

Par cet arrangement chacun eſt ſervi à ſon tour, & le commerce conſerve ſon activité, qui eſt l'ame de ſes opérations. Pour quelques particularités concernant le port de la Rochelle, voir ce qui a été obſervé ſur ledit article 4 du titre précédent.

Pour ce qui eſt de l'amarrage, l'article 3 du même tit. précédent, veut qu'il ſoit fait aux anneaux & pieux deſtinés à cette fin, à peine d'amende arbitraire; de ſorte que, ſur l'un ou l'autre objet, il n'eſt pas libre au maître de quai d'en ordonner autrement; s'il s'en aviſoit néanmoins, il faudroit lui obéir proviſionnellement, ſauf à en porter des plaintes aux Officiers de l'Amirauté pour y remédier; car le Commentateur n'y a pas penſé, lorſqu'il a dit que le maître de quai exerçoit la police à l'excluſion des Officiers de l'Amirauté. C'eſt à ceux-ci ſpécialement qu'appartient la police du port & des quais; & ſi le maître de quai l'exerce, ce n'eſt que ſous leur direction : il eſt à leur égard comme les commiſſaires de police par rapport au Lieutenant-général de police.

C'eſt par une ſuite de la même erreur que le Commentateur a ajouté, au ſujet des aſſignations à donner pour contravention à la police, qu'elles doivent être données à la Requête du maître de quai, en ſon nom, & non à la Requête du Procureur du Roi. Il eſt vrai que de la maniere que notre article eſt conçu, le maître de quai paroît autoriſé à faire donner les aſſignations en ſon nom; mais il n'eſt pas douteux qu'il ne ſoit mieux de les donner à la Requête du Procureur du Roi, après l'en avoir prévenu & en avoir obtenu ſon agrément. Auſſi, eſt-ce la pratique conſtante, parce que le ſoin de veiller à la manutention de la police le regarde eſſentiellement; & ce ne ſeroit que dans le cas où il refuſeroit d'entrer dans les vues du maître de quai, que celui-ci pourroit, par extraordinaire, ſe pourvoir en ſon nom. Autre choſe ſeroit ſi le maître de quai avoit quelque demande à former pour le paiement de ſes droits, ou pour quelque trouble à lui fait dans lexercice de ſes fonctions, quoique relatives à l'exercice de la police; alors les aſſignations devroient effectivement être données à ſa Requête & en ſon nom, ſauf au Procureur du Roi, en donnant ſes concluſions, à appuyer ou improuver ſes demandes.

ARTICLE III.

SEra tenu, au défaut du capitaine du port, lorſqu'il y aura de nos vaiſſeaux dans le havre, de faire les rondes néceſſaires autour des baſſins, & de coucher toutes les nuits à bord de l'Amiral.

CET article, qui n'a d'application qu'aux ports de Marine Royale où ſe fait auſſi le commerce maritime, eſt devenu inutile depuis l'Ordonnance du 15 Avril 1689. En effet, le capitaine de port étant repréſenté en ſon abſence par le Lieutenant, & l'un & l'autre par l'Enſeigne, il ſeroit

difficile que le maître de quai fût dans le cas de faire ce qui est prescrit par cet article ; & d'autant plus qu'à supposer que tous ces officiers fussent absens, l'Intendant de la marine ne manqueroit pas de charger quelqu'autre officier de ce soin.

ARTICLE IV.

EMpêchera qu'il soit fait de jour ou de nuit aucun feu dans les navires, barques & bateaux, & autres bâtimens marchands ancrés ou amarrés dans le port, quand il y aura de nos vaisseaux

IL n'est question ici que de l'intérêt des vaisseaux du Roi. En ce qui concerne la police générale à cet égard, tendante à préserver du feu les bâtimens marchands étant dans les ports & havres ; il faut recourir à l'art. 14 du titre précédent, *ubi vide notata.*

On y verra que ce n'est plus seulement par rapport aux vaisseaux du Roi qu'il est défendu de faire aucun feu, de jour comme de nuit, sur les bâtimens marchands étant dans les ports.

ARTICLE V.

INdiquera les lieux propres pour chauffer les bâtimens, goudronner les cordages, travailler aux radoubs & calfats, & pour lester & délester les vaisseaux ; & il aura soin de poser & entretenir les feux, balises, tonnes ou bouées aux endroits nécessaires, suivant l'usage & la disposition des lieux.

LE droit d'indiquer les lieux propres à chauffer les bâtimens, &c. dans le port, est une dépendance naturelle des fonctions du maître de quai, puisque c'est à lui à veiller à ce qu'il ne se fasse du feu dans le havre qu'autant qu'il y a nécessité. Du reste il faut rapprocher de cet article, le huitieme du titre précédent.

Par rapport au lestage & délestage des vaisseaux, le maître de quai n'indique les lieux pour le faire, qu'autant que M. l'Amiral n'a pas pourvu quelqu'autre d'une commission particuliere pour y veiller, Mais cela n'empêche pas qu'il n'ait inspection sur le délesteur, à l'effet d'avertir les Officiers de l'Amirauté des prévarications dont il auroit connoissance. Il y est même obligé par l'article 8 du titre 4 ci-après, sur peine d'en répondre dans son nom, & d'amende arbitraire.

Il est pourtant vrai que cette peine n'a lieu contre lui, qu'autant qu'un autre n'est pas commis au lestage & délestage ; & que lorsqu'il y a un commis particulier, c'est celui-là seul que cette peine regarde. Ce qui n'empêche pas, encore une fois, que le maître de quai n'ait droit de se plaindre des contra-

ventions qui peuvent être commises à ce sujet. Au surplus, l'un & l'autre ne peuvent indiquer que les lieux marqués & destinés pour le lestage & délestage. Il ne leur est pas permis d'en indiquer d'autres de leur chef, que les Syndics & Echevins des villes y aient intérêt ou non, relativement à l'art. 2 du titre 4 ci-après, déjà cité. Ce droit n'appartient qu'aux Officiers de l'Amirauté, qui n'en usent, après tout, qu'en prenant l'avis des personnes expérimentées dans ce genre, sur le choix des lieux les plus convenables.

Pour la maniere de lester & délester, voir le même titre 4.

Quant au soin de poser & entretenir les feux, balises, &c. de droit il regarde le maître de quai; mais cela dépend de l'usage de chaque port. Ce qui est généralement observé par-tout, c'est qu'il a inspection sur tous ces objets, pour avertir les Officiers de l'Amirauté des manquemens des adjudicataires aux engagemens de leurs adjudications respectives.

Il a déjà été observé qu'à Bordeaux tout ce qui regarde la police du port & les fonctions du maître de quai, appartient aux Jurats, en conséquence de l'Arrêt du Conseil du 7 Juillet 1687, rapporté sur l'art. 6, tit. 2 du liv. premier ci-dessus.

ARTICLE VI.

LUI enjoignons de visiter une fois le mois, & toutes les fois qu'il y aura eu tempête, les passagers ordinaires des vaisseaux, pour reconnoître si les fonds n'ont point changé, & d'en faire son rapport à l'Amirauté, à peine de cinquante livres d'amende pour la premiere fois, & de destitution en cas de récidive.

LA même injonction est faite aux pilotes lamaneurs, par l'article 15 du titre qui les concerne, & de donner avis, tant aux Officiers de l'Amirauté qu'au maître de quai, des changemens qu'ils auront remarqués dans les fonds & les passages ordinaires des vaisseaux; de même que des tonnes & balises qu'ils auront trouvées déplacées. Tout cela en effet est de grande conséquence pour la sûreté de la navigation; mais il est des ports où cela est beaucoup plus intéressant qu'en d'autres, & delà dépend le plus ou le moins de vigilance à cet égard. Toujours est-il vrai que le maître de quai seroit répréhensible & punissable, aux termes de cet article, s'il se rendoit coupable de négligence sur ce point, & qu'il en résultât quelque inconvénient.

En certains ports les passages des vaisseaux seroient toujours les mêmes & ne seroient sujets à aucuns embarras, si des maitres de bâtimens, étrangers sur-tout, par avarice & par envie de nuire tout à la fois, ne déposoient pas furtivement à la faveur des ténebres, une partie de leur lest aux approches de l'entrée du havre ou du canal qui y conduit.

On ne peut douter qu'ils n'en usent de la sorte; & cependant la difficulté de les convaincre de leur prévarication, les soustrait presque toujours à la rigueur des peines qui y sont attachées.

ARTICLE VII.

IL pourra couper, en cas de néceſſité, les amarres que les maîtres ou autres étant dans les vaiſſeaux, refuſeront de larguer, après les injonctions verbales qu'il leur en aura faites & réitérées.

IL eſt des opérations pour la manœuvre des vaiſſeaux, lorſqu'il s'agit de les faire ſortir du port ou de les y ranger, ſoit pour les placer au quai, ſoit pour les en éloigner & leur faire prendre place ailleuts; il eſt, dis-je, des opérations de cette nature qui ne ſouffrent aucun retardement à cauſe de la marée dont il faut profiter. Et c'eſt le cas de néceſſité dont parle notre article, où le maître de quai eſt autoriſé à enjoindre verbalement à tous ceux qui ſont ſur les navires dont les autres gênent les opérations, de les larguer, & ſur leur refus à couper lui-même ces amarres par voie de fait, & ſans aucune formalité de procédure, attendu la circonſtance qui exige célérité.

Il eſt pouttant vrai qu'une ſeule injonction ne ſuffit pas même alors, & que l'article veut qu'elles aient été retirées; mais comme il n'en fixe pas le nombre, le doute reſte ſur la quantité.

Pour le lever, ce doute, on ne peut mieux faire que d'avoir recours au célebre Réglement fait par l'Amirauté de Dunkerque le 23 Décembre 1690, pour ſervir d'inſtruction au maître de quai de ladite ville. L'article 6 porte qu'il pourra couper les cables & amarres qui nuiront à ces opérations, après avoir averti deux fois au moins de les larguer, & qu'il n'y aura pas été ſatisfait; que le refus ait été formel ou tacite. L'article ajoute qu'il fera en outre aſſigner les contrevenans pour l'amende; ce qui, quoique rigoureux, paroît juſte au fonds pour maintenir l'ordre & la ſubordination.

On comprend qu'il réſulte de là, par une conſéquence néceſſaire, que ceux dont les amarres ont ainſi été coupées par leur faute, n'en peuvent demander la valeur en tout ni en partie. Mais ſi le maître de quai avoit agi ſans néceſſité ou avec trop de précipitation, de maniere qu'il fût vérifié par l'audition ſommaire des témoins qu'il eût tort, il ſeroit ſans difficulté tenu du paiement du prix des amarres coupées, à dire d'experts: & d'un autre côté, s'il étoit reconnu qu'il n'étoit pas au pouvoir de ceux dont les amarres auroient été coupées d'obéir aux injonctions, par quelqu'embarras ſervant d'excuſe raiſonnable, ce ſeroit le cas de réputer avarie commune la perte des amarres, de la même maniere qu'on en uſe en fait d'abordage fortuit, ou dont la faute ne peut être imputée à une perſonne plutôt qu'à une autre.

Les fonctions & les obligations du maitre de quai ne ſont pas, à beaucoup près, toutes exprimées dans les ſix derniers articles de ce titre. Comme par l'article 2 il eſt chargé de tout ce qui concerne la police des quais, il s'enſuit que l'exécution de preſque tous les articles du titre précédent le regardent, ſinon directement pour quelques-uns, du moins à l'effet d'avertir de leur infraction les Officiers de l'Amirauté. Outre cela il eſt dénommé dans l'article 16 du tit. ſuivant, & dans le huitieme du tit. 4, ſans compter que tout ce qui

appartient au lestage & délestage des vaisseaux fait partie de ses devoirs, lorsqu'un autre n'est pas chargé de ce soin par une commission particuliere.

Mais notre Ordonnance n'a pas pourvu à tout ce qui le concerne ; & comme elle n'a point dérogé, art. 23 du tit. précédent, aux Réglemens antérieurs, duement autorisés, en les supposant même contraire, elle n'a pas empêché non plus qu'il n'en fût ajouté d'autres par des Réglemens postérieurs. Ainsi c'est dans les Réglemens particuliers à chaque port qu'il faut prendre le supplément de l'Ordonnance.

Celui du port de la Rochelle fait par M. d'Herbigny, Commissaire du Conseil, en date du 30 Juin 1676, porte, art. prem. que le maître de quai sera tenu de se rendre chaque jour sur le port à l'heure de la marée, & de faire sa ronde chaque nuit sur les quais & cales, à peine de 50 livres d'amende pour la premiere fois, & de destitution en cas de récidive.

L'article 23 du Réglement de Dunkerque du 23 Décembre 1690, ajoute, qu'il sera continuellement sur les quais, au moins depuis le tiers du jusant jusqu'à ce que la marée soit retirée des deux tiers.

Par l'article 3 du Réglement de M. d'Herbigny, il est fait défense au maître de quai d'avoir aucunes barques, chaloupes ni gabarres, sous son nom ou de personnes interposées, & d'y prendre aucun intérêt directement ni indirectement, à peine de destitution.

Rien de plus sage que cette disposition qui ne se trouve pas néanmoins dans le Réglement de Dunkerque. On s'est contenté de défendre dans l'art. 27 au maître de quai, d'exiger des maîtres de navires & des pêcheurs, aucune marchandise, ni poisson, ni autre chose, pour son salaire, que ce qui lui est attribué par le tarif dressé à ce sujet. Défenses qui, quoique de droit, ont été faites tout de même dans le Réglement de l'Amirauté de la Rochelle du 21 Octobre 1730, art. 6, confirmé par Arrêt du Conseil du 7 Septembre 1737, dont il sera parlé dans peu.

Mais d'ailleurs ce Réglement de Dunkerque contient quantité d'articles bien digérés, qui expliquent l'Ordonnance ou qui y ajoutent. Ils ont été adaptés à divers articles du titre précédent; ceux qui n'ont pu y trouver place, sont :

L'article 20, qui ordonne au maître de quai de se faire représenter par chacun des maîtres ou patrons des navires qui voudront sortir, les passe-ports & congés qui leur auront été délivrés duement enrégistrés; faute de quoi il doit les arrêter & en donner avis.

L'article 29, qui lui enjoint d'avoir un registre coté & paraphé où il écrira tous les jours les noms des maîtres des vaisseaux qui entreront & sortiront, (ce que l'on trouve tout de même dans le Réglement de l'Amirauté de la Rochelle dudit jour 21 Octobre 1730, art. 4) & le nombre d'équipage que chacun deux aura, ensemble le nom des passagers, tant de ceux qui débarqueront que de ceux qui auront la permission de s'embarquer.

L'article 30, enfin, lui impose une obligation qui est encore de droit; savoir, d'avertir de tout ce qui arrivera d'intéressant sur les quais & dans le port, & des contraventions à la police ; de même aussi l'att. 5 du Réglement de la Rochelle du 21 Octobre 1730.

Les droits & vacations du maître de quai ne sont pas uniformes dans le Royaume; leur taux dépend des différens Réglemens faits à ce sujet pour cha-

que port. Par-tout on a cherché à les modérer autant qu'il étoit possible, en les proportionnant néanmoins à la peine & au travail du maître de quai. C'est ce qui a donné lieu à la différence des Réglemens, les uns ayant égard à la qualité des bâtimens, les autres à leur jauge; d'autres distinguant les bâtimens françois des bâtimens étrangers, & ceux du cabotage d'avec ceux navigeans au long cours. Mais ces Réglemens n'ont été faits que pour les ports où le Roi n'a pas fixé les appointemens du maître de quai à une certaine somme, à prendre annuellement sur les octrois & deniers communs des villes.

A la Rochelle les droits du maître de quai sont réglés sans distinction à tant par tonneau de chaque bâtiment. Ci-devant il ne lui étoit attribué que trois deniers par tonneau, par le Réglement de l'Amirauté dudit jour 21 Octobre 1730; mais comme cette rétribution ne rapportoit pas un produit suffisant au maître de quai, pour le mettre en état de se soutenir avec honneur dans les fonctions de son emploi, elle fut augmentée de l'avis des Officiers de l'Amirauté, & porté à cinq deniers par tonneau, par Arrêt du Conseil du 7 Septembre 1737, qui pour le surplus confirma en plein ledit Réglement de l'Amirauté du 21 Octobre 1730; aux termes duquel la rétribution dudit maître de quai doit lui être payée par tous les maîtres de bâtimens portant mâts, voiles & gouvernail, tant françois qu'étrangers entrant dans le port & havre de la Rochelle, à l'exception toutefois des alleges & gabarres du port, des traversiers faisant la pêche du poisson frais, des barques des pêcheurs de sardines & des passagers de l'isle de Ré, la Tremblade & de l'isle d'Oleron; lesquels néanmoins, quoiqu'exempts, le maître de quai est tenu de faire ranger & mettre à cale dans les lieux accoutumés.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

Qui augmente les droits attribués au Maître de quai de la Rochelle, & ordonne qu'ils seront levés à l'avenir sur les bâtimens françois & étrangers qui entreront dans le port & havre de ladite ville, à raison de cinq deniers par tonneau.

Du 7 Septembre 1737.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

VU par le Roi, étant en son Conseil, le Réglement fait par les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, du 21 Octobre 1730, concernant les fonctions & droits attribués à la place de maître de quai en ladite ville; par l'article 2 duquel il a été ordonné qu'il lui seroit payé pour ses droits par les maîtres de tous les bâtimens portant mâts, voiles & gouvernail, qui entreroient dans le port & havre de la Rochelle, tant françois qu'étrangers, de quelque nation qu'ils soient, trois deniers par tonneau de leur port; ce qui seroit réglé sur les passe-ports & congés dont chaque maître est porteur, qui seroit obligé de les représenter audit maître de quai, pour en tirer son droit; au paiement duquel seroient lesdits maîtres, ou leurs courtiers, contraints par toutes voies dues & raisonnables, & que ledit maître de quai seroit tenu d'en donner quittance : & par l'article 3, que les alleges & gabarres de la Rochelle, non plus que les traversiers qui font la pêche du poisson frais, les pêcheurs de sardines, n'y les passagers de l'isle

de Ré, la Tremblade & Oleron, ne feroient tenus de payer aucuns droits au maître de quai, qui cependant les feroit ranger & mettre à cale dans les lieux où ils ont accoutumé de se mettre. Et ayant été représenté à Sa Majesté, par Pierre Pinson, maître de quai à la Rochelle, que les droits attribués à ladite place, ne produisent que trois cens soixante livres par an, ce qui n'est pas suffisant pour le faire subsister, & qu'il ne peut s'occuper à autre chose pour suppléer à la médiocrité desdits droits, attendu qu'il est employé, sans qu'il lui reste aucun intervalle, à remplir les fonctions de son emploi, qui demandent beaucoup de soins & d'attentions; à quoi il auroit supplié très-humblement Sa Majesté de vouloir bien avoir égard, en lui permettant de percevoir six deniers par tonneau sur les bâtimens énoncés audit article 2 du Réglement des Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, au lieu des trois deniers portés par icelui. Et Sa Majesté ayant été informée par les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, que le droit de trois deniers par tonneau n'est pas proportionné aux peines & soins que ledit emploi exige, & que pour donner moyen audit maître de quai d'en remplir avec honneur les fonctions, il seroit nécessaire de l'autoriser à lever sur lesdits bâtimens cinq deniers par tonneau, au lieu des trois deniers qu'il perçoit : à quoi voulant pourvoir. Vu l'avis desdits Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, oui le rapport, SA MAJESTÉ, ÉTANT EN SON CONSEIL, a ordonné & ordonne qu'il sera payé à l'avenir audit Pinson, & à ses successeurs en la place de maître de quai à la Rochelle, par les maîtres des bâtimens portant mâts, voiles & gouvernail, tant françois qu'étrangers, lesquels entreront dans le port & havre de la Rochelle, cinq deniers par tonneau des ports desdits bâtimens, au lieu de trois deniers par tonneau, à lui accordés par ledit Réglement des Officiers de l'Amirauté de la Rochelle du 21 Octobre 1730, à condition par lui & ses successeurs, de remplir les fonctions attribuées aux maîtres de quai par les Ordonnances de Sa Majesté, Ordonnances & Réglemens particuliers rendus pour le port & havre de la Rochelle; lesquels cinq deniers par tonneau seront perçus & levés de la maniere & ainsi qu'il est porté par ledit Réglement, lequel sera au surplus exécuté selon sa forme & teneur. Veut Sa Majesté que, conformément audit Réglement, les alleges & gabarres de la Rochelle, les traversiers qui font la pêche du poisson frais, les pêcheurs de sardines & les passagers de l'isle de Ré, la Tremblade & Oleron, soient exempts du paiement dudit droit; & cependant que ledit maître de quai soit tenu de faire ranger & mettre à cale dans les lieux accoutumés. Défend Sa Sajesté audit maître de quai, de percevoir d'autres & plus grands droits que ceux ci-dessus mentionnés, & d'exiger ou recevoir des maîtres de navires & autres bâtimens, aucunes marchandises ou autres choses telles, & sous quelque prétexte que ce puisse être, à peine de concussion. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, lequel sera régistré au greffe de l'Amirauté de la Rochelle, lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le sept Septembre mil sept cent trente-sept.

Signé, PHELYPEAUX.



TITRE



TITRE III.

DES PILOTES LAMANEURS OU LOCMANS.

ON a cru mal-à-propos ci-devant qu'il falloit être pourvu d'une commiſſion de M. l'Amiral, pour faire les fonctions de pilote lamaneur ou locman, autrement pilote-côtier. En cette partie, il n'y a aucune différence à faire entre ces ſortes de pilotes, & ceux qu'on appelle hauturiers; c'eſt-à-dire, deſtinés pour le grand cabotage, ou pour la navigation au long cours.

Il ſuffit aux uns & aux autres, de même qu'aux capitaines, maîtres, ou patrons, d'avoir l'âge requis; d'avoir navigué un temps convenable, & d'être reconnus capables lors de l'examen qu'ils doivent ſubir, différemment toutefois, pour être reçus par les Officiers de l'Amirauté, & par-là être autoriſés à en faire les fonctions.

Il eſt vrai que, par l'article 9 du Réglement du premier Juin 1566, fait pour les lamaneurs de Quillebœuf, il fut défendu à tout capitaine de prendre quiconque, pour le conduire *& lamaner, qui n'eût été admis & pourvu par l'Amiral ou Vice-amiral audit état, portant ſa commiſſion.*

Mais cette diſpoſition, rapprochée des articles 86, 87 & 88 de l'Ordonnance de 1584, ne vouloit rien dire autre choſe, ſinon que nul ne pourroit piloter & lamaner les navires, qu'il n'eût été examiné & reçu en cette qualité, avec preſtation de ſerment devant les Juges de l'Amirauté, qui lui feroient expédier en conſéquence ſes lettres de réception.

Il eſt vrai encore que l'Arrêt du Conſeil, du 14 Octobre 1650, renouvellé par celui du 6 Septembre 1661, porte qu'à l'Amiral ſeul appartient de pourvoir aux emplois de maître de quai, *pilote*, baliſeurs, &c. avec défenſes à tous Seigneurs, Gouverneurs & Commandans, d'entreprendre d'y nommer; mais en ceci, il ne faut conſidérer que les défenſes faites aux Seigneurs & Gouverneurs, pour en conclure ſimplement qu'ils n'avoient pas droit de pourvoir à ces emplois, ſans en inférer en même temps que les pilotes avoient beſoin d'être munis de commiſſions de M. l'Amiral, ſous prétexte qu'ils ne pouvoient exercer le pilotage qu'après y avoir été autoriſés par les Officiers de l'Amirauté.

Quoi qu'il en ſoit, depuis la préſente Ordonnance, on n'a pu, ſans s'abuſer, mettre ceci en queſtion pour en faire un doute raiſonnable, puiſque, dans l'article ſecond de ce titre, les formalités de la réception des pilotes lamaneurs, ne ſont pas differentes de celles de la réception du capitaine, maître

ou patron, de même que du pilote hauturier, à l'égard desquels on n'a jamais prétendu qu'ils eussent besoin de commission de la part de M. l'Amiral.

Pour appuyer ce systême, se fondroit-on sur ce que les lamaneurs doivent être sédentaires, & avoir une demeure fixe dans le lieu de leur établissement; ce qui les rapproche des autres emplois maritimes, qui exigent résidence & commission? Mais outre qu'ils étoient sédentaires tout de même dès le temps de notre Ordonnance, ou, pour mieux dire, qu'ils l'ont été de tout temps, suivant la signification propre & naturelle de ce mot *locman*, synonime de lamaneur, c'est qu'en tout cas, toute difficulté a dû cesser sur ce point, à la vue du Réglement du 15 Août 1725, qui a absolument assujetti aux mêmes regles les réceptions des capitaines, maîtres ou patrons, des pilotes & des lamaneurs ou locmans. Il n'y a donc pas plus de commission à prendre pour les uns que pour les autres, & tout gît dans la réception à l'Amirauté.

Mais, quoique M. l'Amiral ne donne pas de commission aux pilotes-côtiers; il n'en a pas moins le droit de les interdire, & de les rétablir ensuite dans leurs fonctions. Entre autres exemples, il y a celui de Martin du Peyrat, pilote de Bordeaux, à qui M. le Comte de Toulouse fit défense de continuer ses fonctions le 20 Mars 1697, & qu'il rétablit le 23 Août 1700.

ARTICLE PREMIER.

DAns les ports où il sera nécessaire d'établir des pilotes, locmans ou lamaneurs, pour conduire les vaisseaux à l'entrée & sortie des ports & des rivieres navigables, *le nombre en sera réglé* par les Officiers de l'Amirauté, de l'avis des Echevins & des plus notables Bourgeois.

NOtre article n'a pas entendu laisser en question, s'il falloit dans les ports des pilotes locmans ou lamaneurs; il est évident qu'en général, ils sont nécessaires, & qu'on ne peut s'en passer: ce qu'il a laissé à décider seulement, c'est en quels ports obliques il seroit utile ou nécessaire d'en établir pour la facilité du commerce & la sûreté de la navigation, & en quel nombre.

Par rapport aux ports obliques où il est utile qu'il y en ait, on comprend que ce sont ceux dont les rades sont les plus fréquentées, & qui servent de passage ordinaires aux vaisseaux.

A l'égard du nombre de ces pilotes, il étoit juste qu'il fût fixé & borné; afin que leur salaire fût capable de fournir à chacun d'eux une honnête subsistance; car c'est uniquement ce que l'Ordonnance s'est proposée à ce sujet. Elle a donc entendu que le nombre déterminé pour chaque port ne pourroit être augmenté dans la suite, & nullement qu'il y auroit toujours le même nombre de pilotes dans les ports. On sent en effet qu'autant il est facile de se tenir dans les termes d'un nombre limité, autant il est difficile de le compléter, s'agissant d'un service libre, tel que celui-ci, au moins par rapport à l'engagement primitif.

Aussi l'Ordonnance de 1584, art. 87, avoit-elle dit simplement, seront

les lamaneurs *réduits*, en chacun port, à nombre compétent, ce qui sert à déterminer le sens de ces mots de notre article, *le nombre en sera réglé.*

Après tout, ceci n'étant que de police, on conçoit qu'il peut y être fait des changemens, relativement aux besoins ou à la convenance de la navigation & du commerce maritime ; & c'est ainsi que, quoiqu'il eût été ordonné par le Réglement de M. d'Herbigny, article 30, qu'il y auroit toujours, dans le port de la Rochelle, du moins 30 pilotes lamaneurs, sans parler des ports obliques de Saint-Martin, & de la Flotte en l'Isle de Ré, non plus que de celui de Rochefort, il n'y en a actuellement à la Rochelle que 6, à Rochefort que 4, à Saint-Martin que 2, tandis qu'à la Flotte, ils sont au nombre de 24. Mais ces changemens, qui, après tout, se sont faits d'eux-mêmes, sont indifférens de leur nature, puisque les pilotes de ces quatre ports sont également au service de tous les vaisseaux qui viennent dans les rades de la Rochelle & de l'Isle de Ré, soit qu'ils aient leur destination pour quelqu'un des ports de l'Aunis, soit qu'ils aillent en d'autres provinces. Au surplus, l'intention du Roi est qu'on n'admette à remplir cet emploi que des gens de mer, qui, par un âge avancé ou quelqu'infirmité, soient hors d'état d'être commandés pour le service des vaisseaux de Sa Majesté. Lettre de M. de Maurepas, du 26 Juillet 1742. Delà il s'ensuit que, de droit, les pilotes lamaneurs sont exempts du service sur les vaisseaux du Roi. La même exemption vient d'être accordée, pour l'avantage du commerce, aux maîtres d'alleges.

ARTICLE II.

AUcun ne pourra faire les fonctions de lamaneur, qu'il ne soit âgé de vingt-cinq ans, & n'ait été reçu pardevant les Officiers de l'Amirauté, après avoir été examiné en leur présence & celle de deux Echevins ou notables Bourgeois, par deux anciens Lamaneurs & deux anciens Maîtres de navires.

AVant cette Ordonnance, on recevoit des pilotes lamaneurs à l'âge de 18 & 20 ans; ce qui étoit un grand abus, en mettant ainsi la vie & les biens des sujets du Roi sous la conduite de gens si peu expérimentés, comme le déclare l'Ordonnance particuliere du 3 Octobre 1683, confirmée par celle du 27 Janvier 1688.

Depuis est intervenue l'Ordonnance du 15 Avril 1689, qui, art. 11, tit. 1, du liv. 8, en conformité de celle-ci, a fait défenses aux Officiers de l'Amirauté de recevoir aucuns pilotes lamaneurs avant l'âge de 25 ans; ce qui a encore été renouvellé par le dernier Réglement du 15 Août 1725.

Pour l'obligation de la réception par les Juges de l'Amirauté, après un examen subi en leur présence, elle avoit déjà été prescrite par l'Ordonnance de 1584, art. 86 & 87; ce qui n'a jamais varié depuis.

Ce qui doit faire la matiere de cet examen est expliqué dans l'article suivant: Celui-ci veut que cet examen soit fait en présence de deux Echevins ou

notables bourgeois, par deux anciens lamaneurs & deux anciens maîtres de navires; ce qui a été répété *in terminis* dans le Réglement du 15 Août 1725, art. 1 du tit. 3. Cependant cela ne s'eſt jamais pratiqué en ce Siege pour ce qui concerne la préſence de deux Echevins ou notables bourgeois; on s'eſt toujours contenté de deux anciens lamaneurs & de deux anciens maîtres de navires. Et cela vient ſans doute de ce que le Réglement de M. d'Herbigny, qui, art. 31, parle de la réception des pilotes côtiers, ne fait nulle mention des deux Echevins ou notables bourgeois.

Notre Ordonnance, non plus qu'aucune autre poſtérieure, n'a point déclaré pendant combien de temps il falloit avoir navigué, pour pouvoir être reçu pilote lamaneur, comme elle l'a fait à l'égard du capitaine, maître ou patron, & du pilote hauturier. Ce que l'on trouve ſeulement, c'eſt que le pilote lamaneur eſt aſſujetti, comme les autres, à faire deux campagnes, de trois mois chacune au moins, ſur les vaiſſeaux du Roi, pour être en état d'être reçu, s'il n'en a obtenu diſpenſe, de même que de l'âge; formalité ou condition preſcrite, pour la premiere fois, par l'Ordonnance du 3 Octobre 1683, confirmée, tant par celle du 27 Janvier 1688, que par l'Ordonnance générale de 1689, liv. 8, tit. 1, art. 11, ci-deſſus cité; & qui, ſurſiſe par une autre Ordonnance du 27 Mai 1716, preſque remiſe en vigueur par une autre du 12 Décembre 1724, a encore été renouvellée par le dernier Réglement du 15 Août 1725, tit. 3, art. 1, auſſi déjà cité.

Le reſte du temps de la navigation, néceſſaire pour être admis à l'emploi de pilote lamaneur, eſt donc laiſſé à l'arbitrage; &, dès que l'aſpirant eſt reconnu capable par les examinateurs, il ne doit plus y avoir de difficulté à le recevoir, s'il a l'âge de 25 ans, & ſi, outre cela, il a fait les deux campagnes ſur les vaiſſeaux du Roi. Je n'en ai pourtant jamais vu ſe préſenter qui n'euſſent beaucoup plus de 5 ans de navigation ſur les côtes.

Une derniere condition à laquelle les Officiers de l'Amirauté doivent bien prendre garde, c'eſt de ne recevoir aucun pilote lamaneur qu'il ne ſoit domicilié dans leur reſſort. Il eſt vrai que la même choſe eſt ordonnée par rapport aux capitaines, maîtres ou patrons & pilotes ordinaires, pour la navigation au long cours; mais en même temps il leur eſt permis d'en recevoir d'externes, ſur un certificat des Juges de l'Amirauté de leur demeure; portant, qu'ils ont toutes les qualités néceſſaires pour être reçus, art. 12 de ladite Ordonnance de 1689, & art. 3, tit. commun dudit Réglement de 1725: au lieu qu'à l'égard des pilotes lamaneurs ou locmans, cette exception ne peut être admiſe, l'article 4 dudit Réglement défendant abſolument aux Officiers de l'Amirauté d'en recevoir aucuns qui ne ſoient de leur Amirauté, à peine d'interdiction; défenſes qui, venant à la ſuite de l'article précédent, ne permettent pas de penſer qu'ils puiſſent en recevoir d'externes, ſur un certificat des Officiers de l'Amirauté de leur domicile.

En effet, ces Officiers peuvent bien atteſter, dans leur certificat, que celui à qui ils le délivrent, a la capacité requiſe pour être reçu maître ou pilote, même lamaneur dans leur diſtrict; mais ils ne peuvent pas certifier de même qu'il eſt propre à être reçu, en cette derniere qualité, dans une autre Amirauté, où le giſement des côtes eſt néceſſairement différent. Le remede à cela, à la vérité, ſeroit d'examiner le ſujet à la maniere accoutumée; mais, en tout cas,

pour être admis, il faudroit qu'il transférât ſon domicile dans le diſtrict de l'Amirauté où il voudroit ſe faire recevoir.

Le Commentateur obſerve qu'il ſeroit bon de leur faire prêter ſerment (aux pilotes lamaneurs), de bien & fidélement remplir leurs fonctions, & faire leurs devoirs. Il ignoroit ſans doute que nul n'eſt admis en Juſtice à faire quelques fonctions publiques, ſoit en titre d'office ou par commiſſion, de quelque nature que ce puiſſe être, qu'à la charge de s'engager, par ſerment, à s'en bien acquitter.

ARTICLE III.

LE Lamaneur ſera examiné ſur la connoiſſance & expérience qu'il doit avoir des manœuvres & fabrique des vaiſſeaux, enſemble des cours & marées, des bancs, courans, écueils & autres empêchemens qui peuvent rendre difficiles l'entrée & ſortie des rivieres, ports & havres du lieu de ſon établiſſement.

CE que le pilote lamaneur doit avoir de commun avec les autres pilotes, & avec les capitaines maîtres ou patrons; c'eſt la connoiſſance de la manœuvre & de la fabrique des vaiſſeaux. En cette partie, l'examen que doivent ſubir les uns & les autres eſt donc le même : mais, du reſte, il differe eſſentiellement. Tout ce qu'on exige de plus de ceux qui ſe préſentent pour être reçus pilotes lamaneurs, ſe borne, aux termes de cet art. & de l'art. 2, tit. 3, du Réglement de 1725, à la connoiſſance des côtes de leur diſtrict, des cours & marées, des bancs, courans & écueils, enfin des empêchemens qui peuvent rendre difficiles l'entrée & la ſortie des rivieres, ports & havres du lieu de leur établiſſement. Or cette ſcience eſt aſſez bornée, en comparaiſon de celle que doivent avoir les maîtres & pilotes ordinaires; ſur quoi voir l'art. 1 de chacun des titres qui les concernent. Pour l'examen des pilotes lamaneurs, on peut voir auſſi l'Auteur de la Juriſdiction de la Marine : Cleirac, art. 54, n°. 21, pag. 490 & 491.

Ce n'eſt pas qu'on exige des lamaneurs qu'ils connoiſſent quelque choſe de plus que les dangers des côtes de leur diſtrict; par exemple, à l'égard de ceux de la Rochelle, qu'ils aient quelque connoiſſance des côtes du Poitou & de la Bretagne d'un côté, & de celles de Saintonge de l'autre, de même que de l'entrée & des paſſages de la riviere de Bordeaux. Mais enfin l'objet eſſentiel eſt qu'ils aient acquis une expérience ſuffiſante par rapport aux côtes du lieu de leur établiſſement; &, moyennant cela, ils ont ce qu'il faut pour être admis, ſauf certaines limitations ou reſtrictions ſuivant l'occurrence.

Et parce qu'ils ſont cenſés ne bien connoître effectivement que leurs côtes, c'eſt la raiſon pour laquelle, s'ils paſſent leur diſtrict, & qu'ils ſoient rencontrés par des pilotes-côtiers du lieu, ils peuvent être congédiés & renvoyés par ceux-ci, ſans que les capitaines des navires ſoient recevables à s'y oppoſer pas plus qu'eux.

A la vérité, il eſt des pilotes externes, qui en ſavent incomparablement plus, & qui connoiſſent même beaucoup mieux le local que les lamaneurs du lieu, qui quelquefois font périr des vaiſſeaux par ignorance autant que par inattention; mais il a paru néceſſaire de conſidérer le droit de piloter & lamaner les navires, comme un droit réel; c'eſt-à-dire, attaché aux pilotes de chaque département, privativement à tous autres, afin d'occuper par-là chacun dans ſon diſtrict. Si cette police n'eſt pas exempte d'inconvéniens, une méthode contraire en produiroit bien davantage. Le véritable moyen d'y remédier eſt d'un côté d'être trop ſévere dans l'examen de ceux qui ſe préſentent pour être reçus pilotes lamaneurs, & d'un autre, d'être attentif à punir ceux qui commettront des fautes ou des imprudences conſidérables dans le pilotage.

ARTICLE IV.

LEs lamaneurs ſeront obligés de tenir toujours leurs chaloupes garnies d'ancres & avirons, & d'être en état d'aller au ſecours des vaiſſeaux au premier ordre ou ſignal, à peine de dix livres d'amende, & de plus grande peine, s'il y échoit.

LE bien du ſervice l'exige de la ſorte, & c'eſt à quoi l'on ne ſauroit tenir trop exactement la main. C'eſt auſſi par le même motif que l'art. 34 du Réglement de M. d'Herbigny enjoint aux pilotes de la Rochelle de ſe rendre, tous les jours à midi, au canton où s'aſſemblent les négocians, pour y recevoir les ordres des maîtres & marchands, tant du lieu que forains & étrangers, & les ſervir lorſqu'ils en auront touché les arrhes, à peine de 10 liv. d'amende. Au reſte, un pilote-côtier ne doit pas attendre qu'il lui ſoit ordonné d'aller au ſecours d'un navire qui en a beſoin; dès qu'il apperçoit quelque ſignal qui avertit qu'un vaiſſeau demande du ſecours, il doit y aller en diligence, à peine d'amende ou de punition arbitraire, ſuivant les circonſtances & les événemens plus ou moins fâcheux, qui s'en ſeront enſuivis.

Ces ſortes de gens forment une claſſe d'hommes aſſez difficiles à ſoumettre à la regle. Envieux & avides, comme dans tous les autres états mercenaires, il y en a toujours eu qui, malgré les défenſes portées par l'art. 10 ci-après, ſont allés au-devant des navires, avec un tel ſuccès, qu'ils ont rendu les autres, ſinon comme inutiles, du moins d'une condition ſi inégale, qu'ils ne pouvoient plus, en quelque ſorte, pourvoir à leur ſubſiſtance.

Sur les plaintes réitérées de ceux-ci, principalement contre leurs collegues, établis à la Flotte en l'Iſle de Ré, on a imaginé, à la Rochelle, tantôt l'expédient de les faire ſervir exactement tour-à-tour, ſans toutefois bleſſer le choix des capitaines, maîtres ou patrons, tantôt celui de leur faire faire bourſe commune: mais, dans l'un ou l'autre arrangement, on a toujours rencontré des difficultés & des obſtacles.

Dans le premier, il arrivoit ſouvent que ceux qui étoient en tour de ſervir manquoient de courage ou d'activité pour aller ſecourir des navires en danger, ne voulant piloter que ceux dont les maîtres n'avoient beſoin que d'être mis en bonne route.

Dans l'autre, les fainéans laiſſoient porter aux travailleurs tout le poids du fardeau; ils n'étoient jamais prêts pour ſervir & pour partager les fatigues, quoiqu'ils fuſſent les plus ardens à demander le partage des profits. En vue de les exciter à faire leur devoir par leur propre intérêt, on prit le parti enſuite de régler que ceux qui les remplaceroient auroient, à leur excluſion, une certaine portion des profits hors part; leur émulation ne fut point échauffée par-là, & les diſſentions n'en devinrent que plus vives entr'eux.

Cependant les commerçans ſe plaignoient que les navires demeuroient fréquemment ſans ſecours, par la méſintelligence de ces pilotes-côtiers. Il fallut donc chercher un nouveau tempérament capable de tout concilier, autant qu'il ſeroit poſſible; & ce tempérament qui ſubſiſte encore aujourd'hui, a été, en revenant à la regle, de leur faire exercer le pilotage tour-à tour, & de faire bourſe commune, excepté les navires qui feroient des ſignaux d'incommodité, à l'égard deſquels il eſt enjoint à tous pilotes lamaneurs, à portée de les ſecourir, d'aller à leur ſecours avec toute la diligence poſſible, ſans pouvoir s'en diſpenſer, ſous prétexte qu'ils ne ſeroient pas en tour de ſervice; à peine, contre les contrevenans, d'amende arbitraire, & d'être pourſuivis extraordinairement, ſuivant les circonſtances. Dans ce cas de naviger en danger, il a été ordonné que le pilote le plus diligent, qui arrivera le premier au navire, ſera préferé pour le piloter; & la rétribution qui lui ſera payée à ce ſujet, lui appartiendra en entier, ſans être obligé de la mettre en bourſe commune; à eux tous enjoint, au ſurplus, de faire le ſervice convenablement, chacun à ſon tour & ordre, ſur peine d'amende & d'interdiction.

ARTICLE V.

FAiſons défenſes, ſous peine de punition corporelle, à tous mariniers, qui ne ſeront point reçus pilotes lamaneurs, de ſe préſenter pour conduire les vaiſſeaux à l'entrée & ſortie des ports & rivieres.

CEt article eſt tiré du quatre-vingt-huitieme de l'Ordonnance de 1584, qui ajoute: " Bien pourront les maîtres de navires ſe ſervir de tels mariniers qu'ils jugeront à propos pour la manœuvre; mais il n'y aura que les pilotes jurés qui y commanderont.,,

Le Comte du Daugnion, en vertu du pouvoir qu'il en avoit de M. le Duc de Brezé, Grand Maître de la navigation, avoit réitéré les mêmes défenſes dans les ports de la Rochelle, d'Aunis & de Saintonge, dont il étoit Gouverneur, par ſon Ordonnance du 4 Octobre 1644, à peine tout de même de punition corporelle.



ARTICLE VI.

POurront toutefois les maîtres des navires, au défaut de pilotes lamaneurs, se servir des pêcheurs pour les piloter.

IL seroit comme inutile qu'il y eût des pilotes lamaneurs reçus dans les formes, après examen, si les maîtres de navires avoient la liberté d'en prendre d'autres qu'eux pour les piloter ; ainsi il étoit tout naturel que les défenses fussent respectives & réciproques.

Cependant, si tous les pilotes d'un port étoient occupés à piloter d'autres navires, ou qu'autrement ils fussent absens ou hors d'état de servir, dans le moment où le maitre en auroit besoin, rien de plus juste aussi qu'il lui fût permis alors de se servir du ministere de quelque pêcheur pour le piloter. Mais cela doit se faire sans affectation ; autrement le pêcheur seroit amendable, & sujet à payer, par forme d'indemnité, au pilote qui auroit pu servir, s'il eût été averti, son droit de pilotage, comme s'il eût fait le service.

ARTICLE VII.

SI le lamaneur se présente au maître qui aura un pêcheur à bord avant que les lieux dangereux soient passés, il sera reçu, & le salaire du pêcheur sera déduit sur celui du lamaneur.

CEci suppose que le pêcheur aura légitimement été pris par le maître pour le piloter, relativement à l'article précédent; & alors c'est une grace & un privilege que celui-ci accorde au pilote lamaneur, en lui permettant de démonter le pêcheur & de le renvoyer. Il est vrai que ce n'est qu'autant qu'il y aura encore des lieux dangereux à passer ; mais, comme, à proprement parler, il y a toujours du danger vers les côtes, l'exception ne sera jamais utile au pêcheur, à qui néanmoins on ne peut rien imputer, s'il s'est chargé du pilotage dans l'hypothese.

Quoi qu'il en soit, la décision étant portée en faveur du pilote lamaneur, il n'y a rien à dire : mais, comme cet événement ne doit pas aggraver la condition du maître du navire, il en sera quitte pour le simple droit de pilotage, qui sera partagé, en ce cas, entre le pilote & le pêcheur, à proportion du travail d'un chacun; c'est-à-dire, eu égard à la distance du lieu où le pêcheur aura été congédié.



ARTICLE VIII.

LE Lamaneur qui entreprendra, étant yvre, de piloter un vaiſſeau, ſera condamné en cent ſols d'amende, & interdit, pour un mois, du pilotage.

DAns le vrai, ſi cet article étoit pris à la lettre, les interdictions ſeroient ſi fréquentes & ſi multipliées, qu'il n'y auroit preſque jamais de pilotes en exercice, tant les hommes de mer, ſur les ports, ſont ſujets à s'enivrer. Mais il eſt différens degrés d'ivreſſe; & ce qu'il y a de ſingulier, c'eſt qu'il eſt des pilotes & autres mariniers qui ne montrent jamais plus d'habileté, de courage & de prévoyance tout à la fois, que lorſqu'ils ſont ivres à un certain point.

Le meilleur eſt néanmoins de ne pas s'y fier, ne fût-ce qu'à cauſe de la difficulté de diſtinguer le degré d'ivreſſe qui ne ſeroit pas dangereux; & à cela le remede eſt facile, le maître ayant la liberté de refuſer tout pilote qui ſera reconnu ivre : ſi enſuite il le laiſſe enivrer à ſon bord, ce ſera uniquement ſa faute.

ARTICLE IX.

ENjoignons aux Lamaneurs de piloter les bâtimens qui ſe préſenteront les premiers, & leur défendons de préférer les plus éloignés aux plus proches, à peine de vingt-cinq livres d'amende.

ON comprend que le ſalaire du pilotage augmente à proportion de la diſtance des lieux pour leſquels les navires ſont deſtinés, & qu'ainſi, de deux navires, dont l'un ſeroit deſtiné pour un port voiſin, & l'autre pour un port éloigné, le pilote préféreroit, ſans héſiter, le dernier, s'il étoit le maître de choiſir.

Le bien du commerce & l'activité de la navigation exigeoient donc que l'on prévînt cet événemeut; & c'eſt à quoi il a été pourvu par cet article, en défendant aux pilotes de préférer les bâtimens les plus éloignés aux plus proches, & en leur enjoignant de piloter les maîtres de navires qui ſe préſenteroient les premiers; le tout à peine de 25 livres d'amende; à quoi il faut ajouter, & de tous dommages & intérêts envers le maître qu'ils auront mal-à-propos refuſé de piloter.

ARTICLE X.

LEur faiſons auſſi défenſes d'aller plus loin que les rades, au-devant des vaiſſeaux qui voudront entrer dans les ports & havres, de monter dans les navires contre le gré des maîtres, & de quitter les bâtimens qui entreront, qu'ils ne ſoient ancrés ou amarrés au port; & ceux qui ſortiront, qu'ils ne ſoient en pleine mer, à peine de perte de leurs ſalaires & de trente livres d'amende.

LEs articles 89 & 90 de l'Ordonnance de 1584 ont fourni la matiere de celui-ci.

Ce n'eſt donc pas indiſtinctement qu'il eſt défendu aux Pilotes-lamaneurs d'aller au-devant des bâtimens qui voudront entrer dans les ports & havres; les défenſes ſont ſimplement d'aller plus loin que les rades au-devant des vaiſſeaux.

Le motif de ces défenſes n'eſt pas vraiſemblablement de laiſſer par-là aux maîtres de navires la liberté de ſe paſſer de pilotes; puiſque, ce même article leur aſſurant enſuite cette liberté, en défendant expreſſément aux pilotes de monter dans les navires contre le gré des maîtres, ce ſeroit une répétition. C'eſt donc préciſément pour maintenir l'ordre entre les pilotes, & empêcher que les uns n'entreprennent ſur le ſervice des autres, ſoit du même port, ſoit des ports voiſins, de la même Amirauté ou d'une autre.

Rien n'eſt plus juſte en effet; & c'eſt ſur ce principe que, pour conſerver les droits des Lamaneurs de différens ports, le Réglement de M. d'Herbigny, article 33, fait défenſes aux pilotes des rivieres de Charente, Seudre & Marans, qui auront amené des bâtimens au port de la Rochelle, d'y en prendre d'autres pour les piloter à leur retour; de même qu'aux pilotes de la Rochelle qui auront conduit des bâtimens dans ces rivieres, d'y en prendre d'autres pour les amener au port & aux rades de la Rochelle, ou ailleurs, ſinon en cas de flotte ou de néceſſité preſſante.

C'eſt auſſi pour mettre chaque pilote en état d'exercer ſes fonctions, en partageant les travaux entr'eux, que par des Réglemens particuliers, il a été ordonné qu'ils piloteroient les navires à tour de rôle; & qu'en conſéquence, en ajoutant à la diſpoſition du préſent article, il leur a été défendu d'aller au-devant des navires, même dans les rades, excepté les cas où les navires ſeroient en danger, ou qu'ils réclameroient du ſecours, comme il a été obſervé ſur l'art, 4 ci-deſſus. Tout cela s'entend néanmoins, ſans préjudice à la liberté accordée, par l'art. 17 ci-après, aux maîtres de navires de choiſir entre les Pilotes-lamaneurs. &, à cet effet, de renvoyer ceux qui ſe feront préſentés les premiers, qu'ils veuillent ſe paſſer de pilotes ou non, pourvu qu'à leur place, ils ne prennent pas de pêcheurs ou autres mariniers pour les piloter, comme n'étant pas alors dans le cas de l'art. 6.

Quant aux défenſes faites aux Lamaneurs de monter dans les navires, malgré les maîtres, on les trouve également dans l'article 90 de l'Ordonnance de

1584 ; de même que celles de quitter les bâtimens qu'ils auront entrepris de piloter pour entrer dans un port, qu'ils ne ſoient ancrés ou amarrés à quai ; & ceux qui ſortiront, qu'ils ne ſoient en pleine mer ; mais c'eſt ſur peine de punition corporelle, & de tous dépens, dommages & intérêts payables par corps, au lieu que notre article ſe contente de perte des ſalaires & de 30 livres d'amende.

Cette amende, au reſte, eſt encore dans tous les cas de notre article ; mais la perte des ſalaires ne regarde que les deux derniers, c'eſt-à-dire, celui de monter dans le navire malgré le maître, &c.

Quoiqu'il ſoit libre à tout maître de navire françois ou étranger (contre la diſpoſition dudit art. 90 de l'Ordonnance de 1584, par rapport à l'étranger) de prendre un pilote-côtier ou de s'en paſſer ; il eſt néanmoins de la prudence qu'il en prenne, quelque connoiſſance qu'il ait du port & de ſes rades, & des rivieres où il veut entrer, ou dont il doit ſortir. Sans quoi, prenant les dangers ſur ſon compte, il ſe rend reſponſable de tout le dommage qui en pourra réſulter, tant envers le propriétaire du navire, que des marchands chargeurs. C'eſt la diſpoſition expreſſe de la loi *item quæritur* 13, §. *ſi magiſter*, *ff. locati* ; & celle de l'Ordonnance de Philippe II, Roi d'Eſpagne, tit. des avaries, art. 9, qui le ſoumet, outre cela, à une amende de 100 liv. ſans examiner s'il a été requis ou non, par ſon pilote ou ſon équipage, de prendre un Lamaneur, comme l'Ordonnance de Wisbuy ſemble le deſirer, art. 44 & 59.

On ne peut donc que blâmer un capitaine ou maître, qui, par vanité ou autrement, refuſera de prendre un Pilote-lamaneur ; &, s'il en réſulte quelques fâcheux événemens, il ne mérite pas même qu'on le plaigne.

Mais cette liberté de prendre ou de ne pas prendre de pilotes n'a pas lieu, lorſqu'il s'agit d'entrer dans les ports ou rivieres où il y a des vaiſſeaux du Roi entretenus ; alors il y a néceſſité, pour les bâtimens marchands de cent tonneaux & au-deſſus, de prendre des pilotes pour les conduire, & éviter les abordages, à peine de cinquante livres d'amende contre les contrevenans, applicable aux Hôpitaux de Marine, &, en cas d'abordage, de réparation du dommage : art. 3, tit. premier, liv. 11 de l'Ordonnance de 1689. Les deux articles ſuivans ſont pour le cas où il y a ſur les navires marchands des poudres ou de la chaux vive.

ARTICLE XI.

LE maître de navire ſera tenu, auſſi-tôt que le Pilote-lamaneur ſera à bord du vaiſſeau, de lui déclarer combien ſon bâtiment tire d'eau, à peine de vingt-cinq livres d'amende au profit du Lamaneur, pour chacun pied recélé.

NOn-ſeulement il faut que le maître déclare au Lamaneur combien ſon bâtiment tire d'eau ; mais il convient encore qu'il l'inſtruiſe de la marche de ſon navire, & de ſa maniere de porter la voile, afin qu'il puiſſe ſe régler ſur tout cela.

Mais l'effentiel eft qu'il fache le nombre de pieds d'eau que tire le bâtiment, parce qu'il eft des bas-fonds fur lefquels tel navire peut paffer fans danger, tandis qu'un autre touchera, & courra rifque d'y échouer.

Cependant, à moins que le maître du navire ne déclare, par écrit, combien fon bâtiment tire d'eau, comment le Pilote-lamaneur pourra-t-il le convaincre de fauffe déclaration, foit pour le faire condamner en l'amende de vingt-cinq livres à fon profit, pour chaque pied recélé, foit pour fe difculper à la faveur de cette déclaration, fi effectivement elle l'a induit en erreur, d'où il foit réfulté quelque avarie ou autre événement plus fâcheux ? Car enfin le Pilote-lamaneur ne fera pas cru, au prejudice du maître, fur la fimple affirmation; & il feroit bien extraordinaire que l'équipage dépofât contre le maître, en pareil cas comme en tout autre, fi la paffion ne le guidoit.

ARTICLE XII.

SEra fait, en chaque port, par le Lieutenant de l'Amirauté, à la diligence de notre Procureur, & de l'avis des Echevins ou de deux notables Bourgeois, un Réglement du falaire des Lamaneurs, qui fera écrit dans un tableau, mis au Greffe, & affiché fur le quai.

SI le falaire des Pilotes-lamaneurs n'étoit pas réglé, les maîtres de navires feroient, en quelque forte, livrés à leur difcrétion; ou, pour le moins, il s'éleveroit chaque jour des difcuffions entr'eux; ce qui cauferoit une confufion étrange dans la navigation.

Il en feroit de même des maîtres de barques ou alleges, deftinées au chargement ou au déchargement des navires; des bateaux paffagers, des porte-faix, traîneurs, crocheteurs, charpentiers; en un mot de tous les ouvriers dont on ne peut fe paffer, fi leurs falaires n'étoient pareillement réglés.

Auffi, la Police, toujours attentive au bien public, n'a-t-elle jamais manqué d'y pourvoir.

Par rapport aux Lamaneurs, notre article dit que leur falaire fera réglé en chaque port, c'eft-à-dire, en chaque Siege d'Amirauté, par le Lieutenant, à la diligence du Procureur du Roi; & cela ne pouvoit être autrement en effet, une taxe de cette nature n'étant pas fufceptible d'un Réglement général pour tout le Royaume, non-feulement à caufe de la différence du prix des vivres & des autres chofes néceffaires à la vie, qui fe fait fentir d'une Province à l'autre; mais encore à raifon de la diverfité de la fituation des ports, de leurs rades, des courans, des paffages plus ou moins difficiles ou éloignés, & des dangers des côtes.

Le Réglement de M. d'Herbigny, pour le port de la Rochelle, avoit déja fixé, dans l'art. 32, le falaire des pilotes-côtiers, de même que celui des charpentiers dans l'art. 23. Mais, les chofes ayant changé confidérablement depuis ce temps-là, par l'augmentation du prix des denrées, &c. il a fallu en venir à de nouveaux Réglemens, tant fur ces objets que fur tous les autres relatifs au commerce maritime & à la navigation. Et ces Réglemens toujours concer-

tés avec la Chambre de Commerce, & avec les principaux Armateurs, qui repréſentent, en cette partie, les Echevins & les notables Bourgeois dont il eſt parlé, tant dans cet article que dans le premier, ont cet avantage qu'ils n'ont jamais éprouvé la moindre contradiction. Le dernier, concernant les Pilotes-lamaneurs, eſt du 18 Août 1745.

Ce ne ſont pas, au reſte, les ſeuls Réglemens qui ont été dreſſés de la ſorte au Siege de l'Amirauté de la Rochelle ; & il en ſera toujours uſé de même dans la ſuite, les Officiers qui le compoſent ayant pour regle invariable de leur conduite le deſir d'aſſortir l'exactitude du ſervice au bien & à l'avantage du commerce.

RÉGLEMENT

Pour les Pilotes-Côtiers.

Du dix-huit Août mil ſept cent quarante-cinq.

LOUIS-JEAN-MARIE DE BOURBON, Duc de Penthievre, de Château-vilain, & de Rambouillet, Lieutenant-général des Armées du Roi, Gouverneur & Lieutenant-général de la Province de Bretagne, Pair & Amiral de France, à tous ceux qui ces préſentes Lettres verront, SALUT : ſavoir faiſons que,

Sur la remontrance à Nous faite par le Procureur du Roi qu'ayant été informé que les Pilotes-côtiers de ce port percevoient des capitaines, tant des bâtimens françois qu'étrangers, des droits plus forts que ceux qui leur ſont attribués par le Réglement fait en ce Siege le 2 Janvier 1721, ſoit pour la ſortie des navires du port, & pour les piloter dans les endroits qui y ſont indiqués, ſoit pour les entrer dans le havre, il auroit interrogé leſdits Pilotes-côtiers ſur le fait de cette prévarication dont ils étoient accuſés, leſquels lui auroient avoué qu'effectivement ils prenoient, en certaines occaſions, quelque choſe au-deſſus de la taxe ; mais que cette rétribution excédante, qui étoit toujours volontaire, avoit pour fondement, ou le travail extraordinaire dont ils étoient chargés par les circonſtances ou la proportion de la diſtance des lieux, laquelle proportion n'avoit pas été exactement gardée lors dudit Réglement ; &, au ſurplus, ils lui auroient obſervé qu'il ne leur étoit plus poſſible de piloter les navires ſur le pied dudit Réglement, parce que depuis on a établi des faſcines qui commencent à la ſortie du havre, & vont juſqu'à la digue ; ce qui forme un chenal qui rend cette ſortie, ainſi que l'entrée extrêmement dangereuſe ; qu'avant que les faſcines fuſſent établies, en ſortant un vaiſſeau du havre, quoique ſouvent le vent fût contraire pour ſe rendre à la rade, on louvoyoit au-dedans de la digue d'un bord à l'autre, & l'on gagnoit la rade ; mais qu'à préſent, quelque bon que ſoit le vent, on ne peut s'en ſervir qu'après être ſorti des faſcines, entre leſquelles il faut haller les vaiſſeaux par des touées entre les deux bords, à quoi l'on paſſe ſouvent pluſieurs marées, ce qui allonge leur travail & le rend très-pénible, par la crainte qu'ils ont de faire toucher les vaiſſeaux ſur les faſcines, où il ne s'en eſt déjà que trop perdu ; que d'ailleurs les fonds des entrées des rivieres & des rades ayant changé & le pilotage étant devenu plus difficile par les bancs de ſable qui s'y forment tous les jours, il leur faut par conſéquent employer plus de temps à piloter les vaiſſeaux qu'ils ne faiſoient ci-devant, à quoi ils requéroient qu'il nous plût avoir égard. Sur leſquelles repréſentations, le Procureur du Roi leur ayant ſauvé à ſe pourvoir, & cependant fait défenſes d'excéder le taux dudit Réglement, ils nous ont préſenté leur Requête, le 16 Juin dernier, tendante à une augmentation proportionnée à leur travail, au temps qu'ils emploient à chaque vaiſſeau qu'ils pilotent & à la diſtance des lieux ; qu'ayant ordonné que cette Requête ſeroit communiquée à MM. les Directeur & Syndics de la Chambre du Commerce ; ils auroient donné leur avis en conſéquence, par lequel ils reconnoiſſent qu'il y a véritablement lieu d'augmenter la taxe deſdits pilotes ſur tous les articles dudit Réglement, & qu'il convient de fixer leurs ſalaires pour les navires qu'ils pilotent dans les lieux qui n'y ſont

pas désignés, ensorte qu'étant nécessaire, par toutes ces considérations, de changer & d'étendre ledit Réglement il requéroit qu'il nous plût d'en faire un nouveau, dans lequel, en gardant des proportions, la rétribution desdits Pilotes-côtiers fut établie de maniere à prévenir tous abus & tout sujet de plainte, avec défenses auxdits Pilotes-côtiers d'exiger & recevoir des sommes plus considérables que celles qui leur seroient attribuées, sur peine de 50 l. d'amende; & afin que tous ceux que ledit Réglement nouveau intéresseroit pussent en avoir connoissance, ordonner qu'à sa diligence il seroit imprimé, lu, publié & affiché à la maniere accoutumée.

Sur quoi, vu ladite Requête, l'avis desdits Sieurs Directeur & Syndics de la Chambre du Commerce, & ouï ledit Procureur du Roi, Nous faisant droit sur le tout, avons fait le Réglement qui suit:

ARTICLE PREMIER.

Pour tous les vaisseaux qui seront pris dans le havre de cette Ville, soit françois ou étrangers, de quelque grandeur qu'ils soient, pour les conduire dans les endroits ci-apres indiqués, il sera payé au Pilote-côtier les sommes suivantes: savoir:

Pour le dedans de la digue. . . . 6 liv.
Pour la rade de Chef-de-baie. . . 9 liv.
Pour la rade de la Palice. . . . 12 liv.
Pour les rades de la Flotte, S. Martin, l'Eguillon, l'isle d'Aix. . . . . . 15 liv.
Pour le port des Barques, Loyx & le Braud. . . . . 18 liv.
Pour Brouage, les couraux d'Oleron, & la riviere de Seudre. . . . . . 24 liv.
Pour la Tremblade & Rochefort. . 27 liv.
Pour Chailvette. . . . . 30 liv.
Pour Mornac. . . . . 33 liv.
Pour Bordeaux. . . . . 42 liv.

II. Il sera payé pareil droit auxdits Pilotes qui prendront les vaisseaux dans les endroits ci-dessus indiqués, pour les entrer dans le havre; &, s'ils n'entrent les conduire qu'au dedans de la digue, sans les conduire dans le havre, il leur sera déduit la somme de 3 liv.

III. Si les navires sont pris en la rade de la Palice, ou Chef-de-Baie, pour les conduire aux autres endroits indiqués par le premier article, il leur sera aussi diminué la somme de 3 liv. de la taxe portée audit article.

IV. Si au contraire les Pilotes prennent les navires en les rades de la Flotte, St. Martin, Fosse de Loyx ou l'Eguillon, pour aller dans les couraux d'Oleron, riviere de Seudre & de Rochefort, il leur sera payé 3 liv. d'augmentation.

V. Faisons défenses auxdits pilotes de piloter & conduire les vaisseaux qui se diront de relâche pour quelqu'endroit qu'ils soient destinés, à moins que les capitaines desd. vaisseaux n'aient fait leur déclaration de relâche à notre Greffe, à peine de 50 liv. d'amende.

VI. Faisons pareillement défenses auxdits Pilotes de prendre ni exiger des capitaines des vaisseaux ou des armateurs, autres ni plus grands droits que ceux-ci dessus, à peine aussi de 50 l, d'amende pour la premiere fois; &, en cas de récidive, d'être déchus du pilotage: leur enjoignons au surplus de garder & observer les Ordonnances & Réglemens de la Marine, sous les peines y contenues, & avons permis au Procureur du Roi, de faire imprimer, lire, publier & afficher le présent Réglement par-tout où besoin sera. Fait & donné par Nous, Louis-Théodore Beraudin, Ecuyer, Conseiller du Roi, Lieutenant & Juge ordinaire, Civil & Criminel, Commissaire Enquêteur, Examinateur & Garde-scel du Siege de l'Amirauté de cette ville de la Rochelle, de l'avis de M. Pierre-Jean-Baptiste Griffon, Conseiller du Roi en ce Siege, le 18 Août 1745. *Signé à la minute*, Beraudin, Griffon, Valin, Procureur du Roi, & Regnaud, Greffier.

ARTICLE XIII.

NE pourront les Lamaneurs & Mariniers exiger plus grandes sommes que celles portées au Réglement, sous peine de punition corporelle, si ce n'est en temps de tourmente & de péril évident; auquel cas leur sera fait taxe particuliere par les Officiers de l'Amirauté, de l'avis de deux Marchands, eu égard au travail qu'ils auront fait, & au danger qu'ils auront couru.

CE n'étoit pas la peine que le Commentateur s'appliquât à définir la tourmente, & à en marquer la cause & les effets, en y opposant la bonace. Il convenoit mieux d'observer que s'il est défendu aux Pilotes-lamaneurs, & à tous autres dont les salaires sont taxés, de rien exiger au-delà de la taxe, puisque, sans cela, les Réglemens seroient inutiles : il ne leur est pas permis, pour cela, d'offrir de servir pour un moindre salaire, à cause que l'ordre seroit troublé par-là; que ce seroit rendre arbitraire le prix inférieur à la taxe, & qu'enfin ce seroit une source intarissable de discussions & de querelles entre ces mercenaires, qui, par envie, pour se faire donner la préférence, affecteroient de s'offrir au rabais.

Aussi la Police est-elle également attentive à mulcter d'amende ceux qui sont convaincus de cette sorte de prévarication, qu'à infliger la peine portée par cet article, à ceux qui exigent quelque chose au-dessus de la taxe. Par cette raison, un capitaine ou maître de navire n'est pas recevable à faire preuve que le Lamaneur est convenu avec lui à une somme au-dessous de la taxe. Ainsi jugé *& recté* par Sentence de l'Amirauté de Marseille, du 12 Novembre 1748.

Il est pourtant des cas où il ne seroit pas juste de borner les Lamaneurs absolument à la taxe; & notre article qui l'a pensé de la sorte, en fait l'exception pour le temps de tourmente & de péril évident : exception qui a lieu, soit que le péril fût évident dès le temps que le Pilote-Lamaneur est allé au secours du navire, soit que la tourmente ne soit venue que depuis.

En effet, quoique la taxe soit faite sans distinction des saisons ni des circonstances qui peuvent alonger ou racourcir le temps du pilotage, elle n'est jamais censée porter sur des cas extraordinaires, tels que ceux d'une tourmente & d'un péril manifeste. Il est donc naturel alors d'accorder au Lamaneur une taxe particuliere & extraordinaire, eu égard à son travail aussi extraordinaire, & au danger qu'il a couru. Mais ce n'est pas à lui à fixer la rétribution qui lui est due; &, si le maître n'en convient pas à l'amiable avec lui, après le péril passé, à cause de l'article suivant, c'est au Juge à la régler, de l'avis de gens experts, tels que sont des armateurs & des capitaines de navires.

Il est rare néanmoins de voir porter en Justice ces sortes de discussions; elles se terminent presque toutes extrajudiciairement par des conciliateurs.

ARTICLE XIV.

DÉclarons nulles toutes promesses faites aux Lamaneurs & autres Mariniers, dans le danger du naufrage.

SAns qu'il soit besoin de lettres de rescision, comme le Commentateur l'a pensé mal-à-propos, attendu que la nullité est prononcée par l'Ordonnance.

Cette disposition au reste, qui est dans les vrais principes du droit, & qui se trouve dans l'art. 89 de l'Ordonnance de 1584, de même que dans l'article 31, chap. 5. du Guidon de la mer, avoit aussi été adoptée par l'art. 4 des Jugemens d'Oleron, & justifiée par l'Auteur des notes, n. 7, d'où notre Commentateur a tiré toutes les autorités dont il a fait parade sur le présent article.

Toutes ces promesses faites, dans le danger d'un naufrage, sont donc nulles; & sans y avoir aucun égard, c'est au Juge à taxer le salaire du Pilote-lamaneur & de tous les autres qui ont donné du secours, eu égard à la nature & à la difficulté du travail. Ce qui amene aussi la considération des risques qu'il leur a fallu courir. *Vide infrà* l'art. 11, tit. 9, des naufrages.

Que le danger du naufrage se soit manifesté avant de demander du secours, ou qu'il ne se soit déclaré que depuis, c'est toute la même chose, puisqu'il s'agit toujours de promesses faites dans le danger, ou par la crainte du danger; &, s'il étoit question de promesses exigées par le Lamaneur, hors de tout danger, il seroit alors dans le cas de la contravention à l'article précédent, relatif au 89 de l'Ordonnance de 1584.

ARTICLE XV.

ENjoignons aux Lamaneurs de visiter journellement les rades des lieux où ils seront établis, de lever les ancres qui y auront été laissées, & d'en faire vingt-quatre heures après, leur déclaration au Greffe de l'Amirauté.

IL est enjoint au maître de quai, par l'art. 6 du tit. précédent, de visiter une fois le mois, & toutes les fois qu'il y aura eu tempête, les passages ordinaires des vaisseaux pour reconnoître si les fonds n'ont point changé.

Ici, il y a injonction aux Pilotes-lamaneurs de visiter journellement leurs rades; ce qui ne doit rien leur coûter, puisque l'exercice continuel de leurs fonctions les met à portée de reconnoître s'il y a des changemens ou non dans les fonds.

A l'égard de l'injonction qui leur est aussi faite de lever les ancres qui auront été laissées dans les rades, il faut l'entendre de celles qui seront trouvées sans bouées, hoirins ou gaviteaux, & non de celles qui en auront, s'il ne leur est ordonné spécialement par les Officiers de l'Amirauté de les lever, relativement à ce qui sera observé à ce sujet sur l'art. 28 du tit. des naufrages ci-après.

Pour ce qui est de l'obligation qui leur est imposée de déclarer, dans vingt-quatre heures, au Greffe de l'Amirauté, les ancres qu'ils auront levées, il n'y a rien en cela de particulier. Tout ce qui est trouvé en mer ou sur les côtes est sujet tout de même à déclaration dans les vingt-quatre heures, sur peine de recélé. Art. 19 & 20 du même titre des naufrages.

ARTICLE XVI.

S'Ils reconnoissent quelques changemens dans les fonds & passages ordinaires des vaisseaux, & que les tonnes ou balises ne soient pas bien placées, ils seront tenus à peine de dix livres d'amende, d'en donner avis aux Officiers de l'Amirauté & au maître de quai.

Tout

TOut cela eſt à ſa place, & rien n'eſt plus juſte. Mais comment convaincre les pilotes lamaneurs d'avoir remarqué ces changemens, & que les tonnes & baliſes ne ſont pas bien placées, pour leur infliger la peine de l'amende dont il s'agit, faute par eux d'en avoir donné avis? Après tout, on n'a point de reproche à leur faire à ce ſujet; auſſi ont-ils un intérêt perſonnel à avertir ce qui peut rendre la navigation plus difficile & plus dangereuſe: ce qui, outre les choſes exprimées dans cet article, comprend encore le mauvais entretien des feux.

Il eſt tout naturel auſſi qu'ils en donnent avis aux Officiers de l'Amirauté & au maître de quai. A celui-ci, afin qu'il aille vérifier le fait; & aux Officiers de l'Amirauté, afin que ſur ſon rapport ils prennent les précautions convenables aux circonſtances, ſur-tout pour le rétabliſſement des tonnes & baliſes, & pour l'entretien des feux, dernier objet ſi important pour la ſûreté de la navigation pendant la nuit.

ARTICLE XVII.

IL ſera libre aux maîtres & capitaines de navires François & étrangers, de prendre tel lamaneur que bon leur ſemblera pour entrer dans les ports & havres; ſans que pour en ſortir, ils puiſſent être contraints de ſe ſervir de ceux qui les auront fait entrer.

AU premier coup d'œil, cette liberté accordée à tout maître ou capitaine de navires François & étrangers, de choiſir entre les pilotes lamaneurs, & de prendre celui d'entr'eux que bon lui ſemblera, ſans être obligé de ſe ſervir de celui qui eſt en tour de ſervice, paroît contraire au bon ordre, comme étant capable de fomenter des brigues entre les pilotes lamaneurs, pour ſe ménager reſpectivement la préférence, & de les entretenir dans des diviſions, des querelles & des haines interminables.

Cependant réflexion faite, ces inconvéniens doivent céder à la ſatisfaction qu'il eſt juſte de donner à un maître de navire, de choiſir un lamaneur en qui il a mis ſa confiance, ſoit pour l'avoir éprouvé, ſoit parce qu'il a une réputation établie.

Quoique tous les pilotes lamaneurs ſoient cenſés ſavoir leur métier, puiſqu'ils ont tous été reconnus capables lors de leur examen; il en eſt néanmoins, comme dans tous les autres états, qui ne s'attirent aucune ſorte de conſidération. D'ailleurs dans ce métier là il faut, outre la capacité requiſe, de la prudence, de la ſobriété, un caractère pacifique; en un mot, ſavoir en bien uſer avec les maîtres de navires; & l'on ne peut pas dire aſſurément que tous les lamaneurs aient ces qualités.

Il eſt donc juſte au fonds que les maîtres & capitaines puiſſent choiſir ceux qui leur conviennent le mieux; & cette liberté de choix eſt peut-être le moyen le plus ſûr pour corriger ceux des lamaneurs que leurs défauts font laiſſer à l'écart. Il n'eſt pas nouveau, en effet, ni extraordinaire que l'intérêt agiſſe plus

efficacement ſur le cœur des hommes, pour réprimer leurs paſſions, que la Religion, ou cette orgueilleuſe raiſon que nos Philoſophes modernes s'efforcent de lui ſubſtituer, avec une indécence qui met le comble à leur aveuglement.

De cette même liberté donnée aux maîtres & capitaines de navires, de choiſir pour entrer dans les ports & havres tel lamaneur qu'il leur plairoit, devoit s'enſuivre tout naturellement celle de ne pas ſe ſervir du même pilote pour en ſortir; & c'eſt auſſi ce que notre article décide expreſſément d'après le 90 de l'Ordonnance de 1584. De ſorte que le ſeul changement de volonté de la part du maître ou patron, ſuffit ſans qu'il ſoit obligé d'en dire les raiſons. Tout eſt libre de ſon côté. Il peut ſe paſſer de pilote, s'il le Juge à propos, ſoit pour entrer, ſoit pour ſortir; & s'il en veut un, il prend celui qu'il lui plaît, ſans que le choix qu'il en a fait pour l'entrée l'oblige de s'y tenir pour la ſortie. Il en eſt autrement du pilote : exclus de préférer un maître à un autre, il faut qu'il ſerve celui qui le demande le premier.

Tout cela néanmoins s'entend, pourvu que le choix du maître n'ait pas pour motif une convention ſecrete moyennant laquelle le ſalaire du pilote ſera payé au-deſſous de la taxe; & cela, par les raiſons alléguées ſur l'art. 13.

ARTICLE XVIII.

LEs lamaneurrs qui, par ignorance, auront fait échoir un bâtiment, ſeront condamnés au fouet, & privés pour jamais du pilotage; & à l'égard de celui qui aura malicieuſement jetté un navire ſur un banc ou rocher, ou à la côte, il ſera puni du dernier ſupplice, & ſon corps attaché à un mât planté près du lieu du naufrage.

L'Ignorance ne s'entend pas ici d'un défaut de capacité ou d'intelligence en général de la part du pilote lamaneur. En effet, on ne peut pas ſuppoſer qu'il ne ſache pas ſon métier, puiſqu'il n'a été reçu qu'après un long exercice dans la navigation ſur les côtes de ſon département, & qu'après un examen ſévere.

Ce terme *ignorance* ne doit donc être pris ici que dans une ſignification reſtreinte; c'eſt-à-dire, qu'il énonce ſimplement une faute, un défaut d'application des regles & de la pratique de l'art. du pilotage, d'où s'eſt enſuivi l'échouement du navire.

Mais de maniere ou d'autre, le pilote qui cauſe un tel malheur eſt extrêmement coupable, qu'il ait agi par ignorance pure, ou par défaut d'attention, ou enfin par caprice ou entêtement. S'il n'eſt pas aſſez expert dans ſon art, c'eſt à lui à le quitter & à ſe retirer; ſans quoi il trompe la foi publique. S'il ſe conduit étourdiment, mépriſant le danger, en ne prenant pas les précautions convenables pour l'éviter, il abuſe de la confiance qu'on a en lui. Enfin ſi, par obſtination, il eſt ſourd aux avis qu'on lui donne, il méſuſe du pouvoir que ſon poſte lui attribue, & ce ſont-là autant de crimes qui méritent une punition exemplaire.

Les articles 23 & 24 des Jugemens d'Oleron, tirés du chap. 247 du Consulat, sont remarquables sur cela, autant par leur sévérité que par la maniere dont ils permettent de l'exercer.

L'article 23 dit : » si un locman prend une nef à mener à St. Malo ou autre » lieu, s'il manque, & ladite nef s'empire par sa faute qu'il ne sache conduire, » & par ce, les marchands reçoivent dommage, il est tenu de rendre lesdits » dommages, & s'il n'a de quoi *doit avoir la tête coupée.*

L'article 24 ajoute » & si le maître ou un des mariniers, aucun des marchands » lui coupe la tête, ils ne seront pas tenus de payer l'amendement : mais tou- » tefois l'on doit savoir avant de le faire, s'il a de quoi.

Cette singularité n'a été remarquée que pour faire connoître que de tout temps on a regardé comme un grand crime, la faute d'un pilote lamaneur qui par imprudence & par sa mauvaise manœuvre, fait périr ou échouer le navire dont la conduite lui est confiée.

La punition que notre article lui inflige, loin de paroître excessive, doit donc au contraire passer pour être trop douce eu égard à l'intérêt qu'a l'Etat d'avoir des pilotes lamaneurs bien versés dans leur art, & attentifs à assurer la navigation.

Cependant quoiqu'il ne se passe point d'année que quelques navires ne périssent par leur faute, on ne voit point qu'il en soit fait d'exemples ; & cela faute de dénonciation par une charité mal entendue.

Il ne se peut rien de plus contraire au bien public. Ce qui en résulte, le voici : 1°. Les mal-adroits & les étourdits continuent leurs fonctions sans travailler à se corriger, & font périr d'autres navires. On assure qu'il en est un des côtes de Bretagne qui en a fait perdre jusqu'à trois.

2°. Le défaut de punition donnant une sorte d'assurance que les fautes ne seront point recherchées, peu de pilotes s'appliquent à se perfectionner dans leur art; & ce qui est pire encore, ils négligent d'apporter l'attention requise à éviter les dangers, en multipliant & variant les manœuvres suivant les circonstances. Ils ne songent qu'à se rendre par la voie la plus courte, aux risques de ce qui pourra en arriver, pour être en état de piloter quelqu'autre navire.

3°. Enfin le peu de sûreté que par-là l'on croit trouver à prendre des pilotes, fait qu'un grand nombre de capitaines, maîtres ou patrons s'en passent : ce qui ne sert qu'à augmenter les accidens maritimes. Mais quand cette méthode ne feroit que rendre le service des lamaneurs plus rare, eux qui ont besoin d'un exercice continuel pour acquérir plus d'expérience, ce seroit toujours un grand mal, sans compter que l'ardeur à s'engager dans un métier diminue à mesure que les aspirans s'apperçoivent qu'il ne peut plus fournir une honnête subsistance.

Toutes ces considérations devroient donc faire souhaiter que l'on punit régulièrement tout pilote lamaneur, à qui l'on seroit fondé à reprocher d'avoir causé par sa faute la perte ou l'échouement de quelque navire.

A l'égard de celui qui malicieusement aura jetté un navire sur un banc ou rocher, ou à la côte, notre article veut qu'il soit puni du dernier supplice, & que son corps soit attaché à un mât planté près le lieu du naufrage, » en mé- » moire perpétuelle, dit l'art. 25 des Jugemens d'Oleron, & pour faire balise » aux autres qui viendront là.

La même peine de mort est prononcée pour pareil cas contre le capitaine,

par l'art. 36, tit. premier du livre 2 ci-dessus, par l'art. 7 du tit. 4 contre le pilote, & par l'art. 44 & 45 du tit. des naufrages ci-après, tant contre les Seigneurs des fiefs voisins de la mer, & tous autres qui auront forcé les pilotes & locmans de faire échouer les navires aux côtes qui joignent leurs terres, que contre ceux qui allumeront la nuit des feux trompeurs sur les greves de la mer, & dans les lieux périlleux, pour y attirer & faire perdre les navires; *ubi vide notata.*

Au reste le pilote lamaneur sera jugé avoir malicieusement fait échouer ou périr le navire, s'il a été averti du danger par le capitaine & l'équipage du navire, & si au lieu en cas d'avoir fait la manœuvre convenable, ou celle qui lui aura été indiquée, il a suivi son caprice & son entêtement. Il en sera de même, si l'écueil sur lequel le navire aura été jetté étoit un écueil notoirement connu, & s'il n'a pas fait la manœuvre requise pour l'éviter. En un mot, c'est par les circonstances qu'il faudra se décider pour la faute simple ou pour la malice.

Il est tel cas où l'échouement devient indispensable, pour éviter une perte totale & un naufrage absolu : mais le pilote lamaneur ne doit jamais s'y déterminer de son chef. Il faut qu'il le propose au capitaine & à l'équipage, par voie de conseil simplement, & qu'il attende sur cela leur résolution pour s'y conformer; sans quoi il se rend responsable de l'événement, & coupable nécessairement d'une faute capitale.

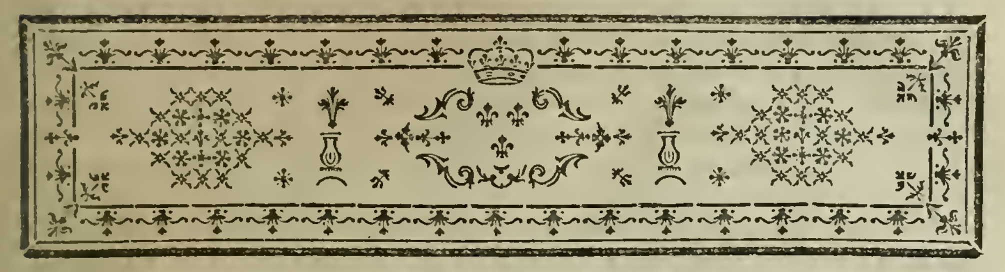
On comprend par-là que le pilote côtier étant à bord, est le chef & le conducteur du navire; que c'est à lui à diriger la route, & à faire exécuter toute la manœuvre; de maniere que le capitaine n'en a plus la direction. Et c'est pour cela que l'art. 11 lui enjoint de déclarer au lamaneur combien son navire tire d'eau, à peine de vingt-cinq livres d'amende pour chaque pied recelé.

Ce n'est pas qu'il n'ait le droit de donner ses avis au pilote, & de lui faire les remontrances qu'il jugera à propos ; mais après cela il doit le laisser faire, si évidemment il ne manœuvre mal, & que son équipage en juge comme lui, sans quoi il est sujet à réprimande & à punition, en s'exposant d'ailleurs aux dommages & intérêts qui en pourroient résulter.

Que serviroit en effet qu'il y eût des pilotes lamaneurs, si la conduite des navires ne leur appartenoit pas spécialement, & s'il n'étoient-là que pour donner simplement des conseils? On peut se passer d'eux, à la vérité; mais quand on s'est déterminé à en prendre, il faut les laisser dans toute la liberté de leurs fonctions, si encore une fois il n'est évident au capitaine & aux principaux de l'équipage qu'il opere mal.

Le Commentateur a encore emprunté de Cleirac tout ce qu'il dit assez inutilement sur cet article comme sur quantité d'autres, & toujours sans en avertir.





TITRE IV.

DU LESTAGE ET DÉLESTAGE.

ON ſent de quelle conſéquence il eſt que le leſt ſoit jetté dans des endroits où il ne puiſſe encombrer les rades, les ports & les entrées des rivieres.

C'eſt pour cela que dans tous les temps il y a eu des endroits marqués pour y dépoſer le leſt; mais auſſi dans tous les temps les capitaines où maîtres de navires, pour épargner la dépenſe que cauſe la décharge du leſt, ont conſervé la criminelle habitude de jetter leur leſt, en tout ou partie, en arrivant dans les ports & rades.

En vain, par l'article 458 de l'Ordonnance de 1629, leur avoit-il été fait défenſes d'en uſer de la ſorte, à peine de confiſcation de leurs navires & de leur chargement : Envain, par Lettres-Patentes du 9 Janvier 1640, & par un Réglement conforme de M. le Duc de Vendôme du premier Octobre 1660, avoit-il été prononcé des peines extrêmement ſéveres contre ceux d'entr'eux qui manqueroient d'obſerver les regles preſcrites pour le leſtage & déleſtage : en vain encore, par Arrêt du Conſeil du 24 Janvier 1665, avoit-il été pris de nouvelles précautions à ce ſujet; le déſordre étoit venu à tel point, ſuivant l'énoncé de l'Arrêt du Conſeil du 29 Mars 1670, » que les grands vaiſſeaux qui abor» doient auparavant avec facilité les ports & havres, n'y pouvoient plus » entrer, au préjudice du ſervice de Sa Majeſté & du commerce général du » Royaume.

A quoi le Roi, jugeant qu'il étoit néceſſaire de pourvoir, ordonna que toutes conceſſions faites à des particuliers ou communautés, pour raiſon des fonctions de déleſteur, & des droits de déleſtage, ſous quelque prétexte & en quelque maniere que ce pût être, ſeroient & demeureroient révoquées & annullées, avec défenſes à toutes perſonnes de s'immiſcer au fait dudit déleſtage ou leſtage de toutes ſortes de vaiſſeaux françois ou étrangers; à la réſerve de ceux qui ſeroient commis, & pourvus par lettre de Sa Majeſté.

Par le même Arrêt du Conſeil, il fut réglé en dix articles de quelle maniere il ſeroit procédé au leſtage & déleſtage des navires; & l'exécution en fut ordonnée ſous des peines, non-ſeulement pécuniaires; mais même corporelles, avec attribution de Juriſdiction aux Commiſſaires départis dans les provinces pour les ports ordinaires, & aux Intendans de Marine pour les ports de Sa Majeſté.

Cependant plusieurs des dispositions de ces articles sont demeurées sans effet comme ayant été tacitement révoquées, tant par la présente Ordonnance, que par celle de 1689, qui n'en ont conservé qu'une partie ; & sur lesquelles seules, comme étant les dernieres loix faites sur ce sujet, il faut maintenant se régler, soit pour la nature des peines, soit pour la Jurisdiction, qui par-là a été rendue aux officiers de l'Amirauté comme auparavant ; à l'exception des ports royaux, où les Intendans de la Marine continuent de connoître du lestage & délestage, relativement à ladite Ordonnance de 1589, art. premier, tit. 3 du liv. 11, confirmative en cette partie dudit Réglement de 1670 & de celui du 6 Octobre 1674, tit. 12.

Il n'est donc plus question de délesteurs avec commission ou provision du Roi, en conséquence dudit Arrêt du Conseil du 29 Mars 1670 ; puisque M. l'Amiral a été rétabli dans son ancien droit à cet égard, par l'article 4, titre premier du livre premier ci-dessus, relativement aux précédens Arrêts du Conseil des 14 Octobre 1650, & 6 Septembre 1661 ; c'est-à-dire, dans le droit de commettre les délesteurs, de même que les sujets propres à remplir les autres fonctions relatives à la navigation, au commerce maritime, & à la police des ports & havres : droit dont il a toujours usé depuis sans aucune interruption.

ARTICLE PREMIER.

TOus capitaines ou maîtres de navires venant de la mer, seront tenus en faisant leur rapport aux Officiers de l'Amirauté, de déclarer la quantité de lest qu'ils auront dans leur bord, à peine de vingt livres d'amende.

CE que cet article prescrit aux capitaines ou maîtres de navires, les Lettres-Patentes du 9 Janvier 1640, & le Réglement de M. le Duc de Vendôme du premier Octobre 1660, le leur avoient déjà ordonné, & sous des peines tout autrement rigoureuses.

L'objet de cette déclaration, qui doit être faite dans les vingt-quatre heures de l'arrivée, suivant l'Ordonnance de l'Amirauté de la Rochelle du 10 Juin 1749 ; Ordon. fondée sur ce que cette déclaration doit accompagner le rapport au greffe, que tout maître est obligé aussi de faire dans les 24 heures, *suprà*, art. 4, tit. 10 du livre premier ; l'objet, dis-je, de cette déclaration est non-seulement de pourvoir au délestage dès qu'il en sera question ; mais encore principalement de vérifier, par la visite du navire, si le maître a accusé juste, s'il a bien à son bord la quantité de lest par lui déclarée ; & si, eu égard au port de son bâtiment, il ne devoit point avoir une plus grande quantité de lest : parce que, dans tous ces cas, il seroit en contravention, & réputé avoir jetté frauduleusement une partie de son lest en arrivant dans les rades ; ce qui l'exposeroit aux peines portées par l'art. 6 ci-après.

Dans les ports de la Marine du Roi, c'est au capitaine de port que la déclaration doit être faite ; sous peine de pareille amende ; art. 2 de l'Ordon. de 1689, déjà citée, liv. 11, tit. 3. Le délai n'y est pas fixé ; sur quoi il faut

prendre pour regle la préſente Ordonnance, qui veut que tout rapport ſoit fait dans les 24 heures de l'arrivée, comme il vient d'être obſervé.

A Bordeaux, c'eſt aux Jurats qu'appartient le droit de veiller au leſtage & déleſtage des navires. V. l'art. 6, tit. 2 du liv. premier, *ſuprà*.

A Nantes, les droits de leſtage & déleſtage appartiennent à l'Hôpital général, par l'adjudication du Commiſſaire du Roi, en date du 28 Octobre 1693, confirmée par Arrêt du Conſeil du 20 Décembre 1694. Le tarif des droits fut enſuite réglé le 7 Juillet 1695.

Le premier Réglement qui paroiſſoit avoir été fait ſur les droits de leſtage & déleſtage, eſt celui de M. de Thuillerie, Intendant de la Rochelle, en date du 22 Septembre 1631. Les droits y ſont fixés à 15 ſols pour les navires du port de 30 tonneaux & au-deſſous ; à 30 ſols pour ceux depuis 30 tonneaux juſqu'à ſoixante ; à 48 ſols, pour ceux de 60 à 100 tonneaux ; & à 3 livres pour tous autres navires de 100 tonneaux & au-deſſus indiſtinctement.

Ce Réglement fait d'abord pour la ſeule Amirauté de la Rochelle fût approuvé & ratifié par le Cardinal de Richelieu le 12 Avril 1632 ; & enſuite M. le Duc de Vendôme en fit un Réglement général par ſon Ordon. du premier Octobre 1660. Mais cela n'exclud pas les uſages contraires autoriſés par des Réglemens particuliers, tels que ſont celui de Nantes du 7 Juillet 1695, & celui de Marennes du 31 Juillet 1700.

On conçoit en effet que les droits doivent être plus ou moins forts, ſuivant le plus ou le moins de difficultés qui ſe rencontrent pour le leſtage & déleſtage. Il eſt pourtant vrai que comme la différence ne doit influer que ſur le ſalaire des ouvriers employés à ces ſortes d'opérations, elle ne ſe fait auſſi remarquer que dans les endroits, où, avec les droits ſont confondus les ſalaires de ces ouvriers ; de maniere que les maîtres de navires n'ont rien de plus à payer à ce ſujet ; au lieu que dans les ports ou les ſalaires ne ſont pas mêlés avec les droits dus pour la permiſſion de leſter ou déleſter, aux viſiteurs commis pour veiller à ce que ces opérations ſe faſſent conformément aux régles, les maîtres de navires ſont obligés de payer à part les ſalaires dus aux maîtres des gabares ou autres bâtimens qui y ſont employés, au moyen de quoi tout paroît revenir au même.

ARTICLE II.

LEs Syndics & Echevins des villes & communautés ſeront tenus de déſigner, & même de fournir ſi beſoin eſt, les lieux ou emplacemens néceſſaires & ſuffiſans pour recevoir le leſt, *enſorte qu'il ne puiſſe être emporté par la mer.*

S'Il étoit quelque port où il n'y eût pas des emplacemens publics propres à y dépoſer commodément le leſt des vaiſſeaux, il faudroit bien, aux termes de cet article, que les Maire & Echevins de la ville, en fourniſſent à leurs fraix ; à l'effet de quoi ils ſeroient tenus de faire l'acquiſition de ceux qui ſeroient choiſis pour ce ſujet, ſans égard à la déſignation qu'ils

pourroient faire d'autres emplacemens, quoique ce même article leur laiſſe la liberté du choix par ce mot *déſigner.* Mais il ne faut l'entendre que dans le ſens que la déſignation des lieux ſera de nature à être acceptée, car c'eſt préciſément aux Officiers de l'Amirauté à fixer les endroits du leſtage & déleſtage. Auſſi ceux de l'Amirauté de la Rochelle ont-ils toujours uſé de ce droit, comme il réſulte de pluſieurs de leurs Ordonnances, entr'autres de celles des 4 Avril 1702, 19 Juin 1725, & 10 Juin 1749.

Après tout, cela avoit déjà été ainſi réglé par les Lettres-Patentes du 9 Janvier 1640, par le Réglement de M. de Vendôme du premier Octobre 1660, & par celui de M. de Beaufort du 28 Mai 1669. On conçoit bien néanmoins que les officiers de l'Amirauté ne font jamais ces indications de leur ſeule autorité, & qu'ils ne font en cela que ſe conformer à l'avis des principaux armateurs, capitaines & pilotes du port. Ils ne le feroient pas non plus ſans conſulter les Maire & Echevins, s'il étoit queſtion de la part de ceux-ci de fournir des emplacemens; puiſqu'étant alors parties intéreſſées, il y auroit néceſſité d'entendre leurs raiſons. du moins cela me paroît tout naturel, quoique en cette partie, dans les ports de commerce, les Officiers de l'Amirauté aient le même droit que les Intendans de la Marine dans les pors Royaux, & que l'art. 4 de l'Ordonnance de 1689, donne tout pouvoir aux Intendans de Marine de régler & fixer les lieux ou le leſt doit être depoſé, & de contraindre les villes & communautés d'en fournir au beſoin.

Sur ces mots, *en ſorte qu'il ne puiſſe être emporté par la mer*, le Commentateur a raiſon d'ajouter, » & qu'on puiſſe le trouver quand on en aura beſoin » pour leſter les navires. » Par où il fait entendre qu'il n'eſt pas permis aux maîtres de navires de prendre du leſt où ils le jugent à propos; & en effet, s'il n'y avoit pas des endroits déſignés pour cela, auſſi-bien que pour le déleſtage, on pourroit, en dégarniſſant trop la côte en certains lieux, ouvrir un paſſage à la mer, & lui donner le moyen de ſe répandre ſur les terres voiſines, où elle cauſeroit des dommages conſidérables aux propriétaires de ces terres.

C'eſt par le même motif qu'il eſt défendu à quiconque, non-ſeulement de rompre la banche ou la mer vient ſe briſer, mais encore d'enlever les pierres, griſons ou cailloux qui bordent le rivage, ſous quelque prétexte que ce ſoit, ſans une permiſſion des Officiers de l'Amirauté. A la vérité, ils la refuſent rarement; mais auſſi ils ne l'accordent jamais qu'après avoir fait viſiter les endroits où l'on demande à prendre de la pierre, & qu'après avoir reconnu que cela peut ſe faire ſans inconvénient.

M. Begon, Intendant de la Généralité de la Rochelle, rendit à ce ſujet le 7 Août 1704, une Ordonnance portant défenſes d'enlever les pierres du rivage de la mer, (avec une certaine reſtriction toutefois), à peine de dix livres d'amende, applicable moitié à l'Hôpital des Orphelins de Rochefort, & l'autre moitié au dénonciateur. L'Ordonnance étoit juſte au fonds, à l'application près de l'amende; mais ce n'en étoit pas moins une entrepriſe ſur la Juriſdiction de l'Amirauté: auſſi n'en a-t-il jamais été fait uſage.

ORDON-

ORDONNANCE DE L'AMIRAUTÉ DE LA ROCHELLE.

Pour le Lestage & Délestage.

Du 10 Juin 1749.

DE PAR LE ROI.

LOUIS-JEAN-MARIE DE BOURBON, Duc de Penthievre, de Château Vilain & de Rambouillet, Gouverneur & Lieutenant-Général de la province de Bretagne, Pair & Amiral de France : à tous ceux qui ces présentes lettres verront, Salut ; savoir, faisons que :

Sur la remontrance à nous faite par le Procureur du Roi, que dans tous les temps il a été rendu nombre d'Ordonnances, Arrêts & Réglemens sur le fait du lestage & délestage des vaisseaux, & entr'autres une Déclaration du Roi du 9 Janvier 1640, qui regle de quelle maniere il se doit faire, & ordonne que ceux qui y contreviendront soient condamnés en deux mille liv. d'amende, & cela pour empêcher que les capitaines des vaisseaux, tant françois qu'étrangers, ne jettent leur lest dans les rades, ports & rivieres où ils abordent, ce qui est de la derniere conséquence pour la navigation ; que, quoiqu'on ait tenu la main à l'exécution de cette Ordonnance, par celles qui ont été rendues depuis & notamment par celle de 1681, & par celles rendues en ce Siege sur différentes contraventions, & qu'il semble que la maniere avec laquelle se doit faire le lestage & délestage, ne doit plus être révoquée en doute; néanmoins il est informé qu'il se commet encore journellement un abus sur le délestage qui se fait en ce port des vaisseaux qui y arrivent, & qui ont leur lest de sable, en ce que plusieurs particuliers de cette ville qui ont des tombereaux, en donnant quelque piece d'argent à l'équipage pour en faire la décharge, l'enlévent sans la participation du maitre des quais à qui seul appartient de faire observer les précautions qu'il faut prendre pour cette décharge, & d'indiquer les endroits où il le faut porter, & par-là privent le public de l'utilité qu'il pourroit trouver dans la distribution de ce sable, s'il passoit par les mains du maitre des quais. A CES CAUSES, requéroit le Procureur du Roi qu'il plût y pourvoir.

Sur quoi faisant droit de sa remontrance, nous avons ordonné que les Ordonnances & Réglemens rendus sur le fait du lestage & délestage, seront exécutés selon leur forme & teneur, & en conséquence avons enjoint à tous maîtres de bâtimens, tant françois qu'étrangers, qui arriveront en ces rades & dans le port, de faire, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, leur déclaration à notre greffe, & à ceux qui auront du lest d'en déclarer l'espece & la quantité: leur faisons défenses de délester ou lester, qu'ils n'en aient obtenu la permission du Receveur de M. l'Amiral, & payé ses droits, conformément au Réglement fait par M. de la Thuillerie, Intendant, le 22 Septembre 1631, confirmée par M. le Cardinal de Richelieu, le 22 Août 1632 : lequel lestage & délestage ils ne pourront faire qu'en présence du maitre des quais ou des personnes par lui préposées pour le voir faire, qui leur indiquera l'endroit où il faut prendre le lest dont ils auront besoin, & celui où il faudra porter celui qu'ils déchargeront ; le tout à peine de 100 liv. d'amende pour chaque contravention. Faisons aussi défenses, sous les mêmes peines, à toutes personnes de s'ingérer de faire décharger & enlever le lest des vaisseaux ; à l'effet de quoi avons ordonné que ceux qui auront besoin de lest, soit de pierre ou de sable, s'adresseront au maître des quais qui leur en fera délivrer; & afin que personne n'ignore notre présente Ordonnance, ordonne qu'elle sera imprimée, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait & donné par nous Louis-Théodore BERAUDIN, Ecuyer, Conseiller du Roi, Lieutenant & Juge ordinaire, civil & criminel, Commissaire Enquêteur, examinateur, Garde-Scel du Siege de l'Amirauté de la Rochelle, le 10 Juin 1749. *Signé*, BERAUDIN. VALIN, Procureur du Roi, & REGNAUD, Greffier.

ARTICLE III.

APrès le déleſtage des bâtimens, les Maîtres des bateaux ou gabares qui auront été employés, ſeront tenus, à peine de trois livres d'amende, de faire leur déclaration aux Officiers de l'Amirauté, de la quantité de tonneaux qui en auront été tirés.

ON trouve la même diſpoſition *in terminis* dans l'article 5 de l'Ordonnance de 1689, à cela près qu'au lieu des Officiers de l'Amirauté, il eſt dit que la déclaration ſera faite *au capitaine de port.*

Cette déclaration au reſte eſt exigée pour la comparer avec celle du maître ou capitaine du navire, & pour reconnoître par-là s'il avoit bien la quantité de leſt par lui déclarée.

Il eſt inutile peut-être d'avertir que toutes les déclarations qui ſe font à l'Amirauté, ſont accompagnées du ſerment de ceux qui les font; mais ce que l'on pourroit ignorer, c'eſt que nul maître de bateau ou gabare ne peut travailler au leſtage ou déleſtage, ſans une permiſſion par écrit du maître de quai ou de la perſonne commiſe à cet effet par M. l'Amiral (à la Rochelle c'eſt le Receveur de M. l'Amiral) qui ſigne & délivre ces permiſſions, & qui perçoit les droits de leſtage & déleſtage, qui au ſurplus doit être fait en préſence du commis, ou à défaut de commis en préſence du maître de quai. Ordonnance de l'Amirauté de la Rochelle du 10 Juin 1749. Il eſt dû à cette occaſion au commis ou au maître de quai dix ſols par navire, pour toute rétribution à cet égard, de quelque grandeur ou capacité que ſoit le bâtiment.

ARTICLE IV.

TOus bâtimens embarquant ou déchargeant du leſt, auront une voile qui tiendra aux bords, tant du vaiſſeau que de la gabare, à peine de cinquante livres d'amende ſolidaire contre les maîtres des navires & gabares.

C'Eſt pareillement la diſpoſition de l'art. 6 de l'Ordonnance de 1689, & de l'art. 10 du Réglement de Dunkerque, en date du 23 Décembre 1690.

Sans la précaution en effet d'avoir une voile ou *prélat* qui tienne aux bords, tant du vaiſſeau à leſter ou à déleſter, qu'au bateau ou à la gabare, il ſeroit de toute impoſſibilité qu'il ne tombât pas une partie du leſt dans l'eau; ce qui eſt préciſément l'inconvénient à éviter. La même précaution avoit auſſi été indiquée par l'Arrêt du Conſeil du 29 Mars 1670, art. 3; & l'amende pour la contravention étoit de 1500 liv. Ici elle n'eſt que de 50 liv. mais elle eſt payable ſolidairement par le maître du navire & par celui de la gabare, parce que la contravention leur eſt commune, & qu'en matiere de délit, la

peine pécuniaire doit réguliérement être ſupportée ſolidairement par les coupables, ſauf les recours de l'un contre l'autre pour le rembourſement de ſa portion, ou pour l'y faire contribuer.

En tout ceci, au reſte, il n'y a point de diſtinction à faire entre les maîtres ou capitaines françois, & les étrangers, pour dire que ceux-ci ſeroient en quelque ſorte excuſables d'ignorer nos loix & nos uſages; ou du moins qu'ils devroient avoir leur recours & garantie contre les maîtres des bateaux ou gabares: car, outre qu'en cette partie nos loix n'ont rien de particulier & qui ne ſoit obſervé ailleurs, ce qui exclut par conſéquent toute excuſe d'ignorance, c'eſt qu'en matiere de délit on n'admet point de garantie.

ARTICLE V.

TOus mariniers pourront être employés au leſtage & déleſtage des vaiſſeaux, avec les gens de l'équipage.

CEla veut dire qu'il n'y a point de gens prépoſés en titre ou par commiſſion, dont il y ait néceſſité de ſe ſervir pour travailler au leſtage & déleſtage, comme il y en a pour le pilotage; & qu'ainſi il eſt libre aux maîtres de navires de prendre pour les leſter & déleſter tels maîtres de bateaux ou gabares qu'ils jugeront à propos; & de même de choiſir entre les mariniers ceux qu'ils voudront pour aider les gens de leur équipage dans le travail, avec pleine faculté de s'en paſſer ſi l'équipage ſuffit pour l'opération.

Il étoit d'autant plus juſte de leur laiſſer cette liberté, qu'en leur donnant par-là le moyen d'épargner les frais, il n'en peut réſulter aucun inconvénient, ce travail au fonds n'exigeant point d'expérience, & ſe faiſant d'ailleurs ſous les yeux du commis au leſtage & déleſtage.

ARTICLE VI.

FAiſons défenſes à tous capitaines & maîtres de navires de jetter leur leſt dans les ports, canaux, baſſins & rades, à peine de 500 liv. d'amende pour la premiere fois, & de ſaiſie & de confiſcation de leurs bâtimens en cas de récidive; & aux déleſteurs de le porter ailleurs que dans les lieux à ce deſtinés, à peine de punition corporelle.

L'Ordonnance de la Hanſe Teutonique dit ſeulement, art. 38, le leſt ſera » porté & jetté ſur les lieux deſtinés, & en cas de contravention ſeront » les réfractaires punis par les Magiſtrats des villes. »

D'un autre côté, par les Lettres-Patentes du 9 Janvier 1640, & par le Réglement de M. de Vendôme du premier Octobre 1660, il y avoit pour la premiere fois amende de 2000 liv. confiſcation du navire pour la ſeconde fois, & peine corporelle pour la troiſieme.

L'Arrêt du Conseil du 29 Mars 1670 avoit déjà modéré l'amende à 1500 liv. & enfin elle a été réduite par cet article à 500 liv. ce qui a été confirmé par l'article 7 de l'Ordonnance de 1689.

Cette derniere Ordonnance prononce tout de même la confiscation des navires, en cas de récidive; & du reste, la punition corporelle ne regarde non plus que les délesteurs qui porteront le lest ailleurs que dans les lieux à ce destinés. Aussi n'y a-t-il qu'eux que l'on puisse rendre naturellement responsables de cette prévarication, à moins qu'il n'y eût preuve de connivence & de collusion entr'eux & les maîtres de navires, qui à cette occasion seroient convenus d'un salaire moindre que celui qu'on a accoutumé de payer pour porter le lest dans les endroits indiqués: auquel cas ces maitres de navires étant réellement complices du délit, seroient par conséquent sujets tout de même à punition corporelle.

Du reste, on ne sauroit tenir trop sévérement la main à l'exécution d'une police aussi salutaire, & à la punition des prévaricateurs.

ARTICLE VII.

FAisons aussi défenses, *sous pareilles peines*, aux capitaines & maîtres de navires de délester leurs bâtimens, & aux maîtres & patrons de gabares ou bateaux lesteurs, de travailler au lestage ou délestage d'aucuns vaisseaux pendant la nuit.

MEme décision absolument dans l'article 8 de l'Ordonnance de 1689. Par l'Arrêt du Conseil du 29 Mars 1670, il y avoit 1500 liv. d'amende, sans parler de peine corporelle.

Ces mots, *sous pareilles peines*, s'entendent distributivement, c'est-à-dire, de l'amende pour la premiere fois, & de la confiscation en cas de récidive, contre les maitres ou capitaines de navires; & indistinctement de la punition corporelle à l'égard des lesteurs & délesteurs qui auront ainsi prévariqué, sans préjudice de l'amende néanmoins; car toutes les fois qu'à l'occasion d'un délit commis par deux personnes il y a amende prononcée contre l'une, & punition corporelle contre l'autre, la peine corporelle de celle-ci emporte nécessairement en même temps pareille amende.

La raison pour laquelle le lestage & le délestage sont défendus *pendant la nuit*, n'est pas précisement la crainte que dans l'obscurité ceux qui y travailleroient ne se méprissent, & ne laissassent tomber du lest dans l'eau par mégarde. Il faudroit avoir bien de la bonne foi pour s'imaginer, comme le commentateur, qu'il n'y auroit pas d'autre sujet de crainte. C'est bien plutôt que ces gens-là n'ayant point de témoins de leur travail, ne manqueroient pas, pour l'abréger, de jetter autant de lest qu'ils le pourroient; & qu'ensuite, à défaut de preuve contraire, ils en seroient quittes pour dire qu'ils auroient observé les regles.

Il est donc de la derniere importance que ces opérations se fassent en plein jour, & que le public en puisse être témoin, pour contenir ceux qui seroient d'humeur de prévariquer.

ARTICLE VIII.

ENjoignons au maître de quai de tenir la main à ce que le lestage ou délestage des vaisseaux soit fait conformément à la présente Ordonnance, à peine d'en répondre en son nom, & d'amende arbitraire.

UNE des fonctions du maître de quai est donc de veiller à ce que le lestage & délestage des navires soit fait en conformité des regles prescrites à ce sujet. L'article 5 du titre qui le concerne y conduisoit déjà tout naturellement. Ses autres fonctions sont marquées, tant dans les autres articles du même titre, que dans plusieurs autres du titre des ports & havres.

Cependant ce soin, par rapport au lestage & délestage, ne le regarde, sous les peines portées par cet article, qu'autant que M. l'Amiral n'a pas commis quelqu'autre pour y veiller, comme il en a le droit, & qu'il en a usé en plusieurs occasions. En effet, ce n'est plus son affaire si la commission en a été donnée à un autre; & c'est celui-là seul qui, chargé de veiller à ce qu'il ne se commette pas de contraventions dans ce genre, en doit répondre aussi seul, & supporter l'amende que mérite sa négligence.

Mais, quoique le soin de veiller au lestage & délestage ait été détaché de sa commission, le maître de quai n'en est pas moins en droit, par l'inspection générale que lui donne son emploi sur la police du havre, du port & de la rade, de se plaindre des contraventions qui viennent à sa connoissance, & de dénoncer les contrevenans au Procureur du Roi de l'Amirauté, pour qu'il leur fasse infliger les peines qu'ils méritent.

Du reste, dans le cas même il demeure chargé de veiller au lestage & délestage, par le titre de sa commission, il n'a pas naturellement d'autre voie à prendre pour la punition des réfractaires aux regles; attendu, comme le remarque fort bien le Commentateur, qu'il n'a pas le droit de statuer ni de prononcer aucune condamnation, en quelque cas que ce soit. Il ne peut que dresser des procès-verbaux des contraventions, & ensuite se pourvoir par une demande en Justice, s'il le juge à propos, en requérant la jonction du Procureur du Roi. Mais le plus court & le plus régulier est qu'il s'en tienne à la dénonciation, la poursuite des contraventions à la police & au bon ordre appartenant essentiellement au ministere public.

A Bordeaux ce sont les Jurats qui sont maîtres de quai, & qui, en cette qualité, sont chargés du soin de veiller au lestage & délestage des vaisseaux; l'Amirauté n'y a aucune inspection, ni aucun droit de Jurisdiction à ce sujet. Voyez *suprà* art. 6, tit. 2 du livre premier.

Par Edit du mois de Janvier 1692, il fut créé dans ladite Amirauté de Bordeaux trois offices de visiteurs, lesteurs & délesteurs; dans celle de Bayonne, deux; dans celle de Brouage, aujourd'hui Marennes, un; & un aussi dans le nouveau Siege d'Amirauté érigé à Libourne par le même Edit. Mais par celui du mois de Mai 1711, ces offices & quantités d'autres créés par Edit du

mois d'Avril 1691, ont été éteints & fupprimés, excepté ceux qui avoient été levés, & auxquels il avoit été pourvu fur la nomination de M. l'Amiral.

Au furplus, il eft une forte de left utile au public, & dont par cette raifon on n'exige pas au port de la Rochelle que les maîtres des navires faffent le dépôt dans les endroits défignés pour recevoir le left ordinaire. Ce left eft celui qui confifte en pierres ou fable propre à bâtir, ou en gravier bon pour fabler des allées. Il eft donc permis de décharger cette forte de left fur les quais, pour être diftribué aux perfonnes qui peuvent en avoir befoin. Mais comme il ne doit point embarraffer les quais, & que d'ailleurs il convient de veiller à fa décharge, pour empêcher qu'il n'en tombe dans le havre, l'opération ne doit fe faire qu'avec la permiffion & fous les yeux du maître des quais ; & c'eft à lui que doivent s'adreffer les perfonnes qui en ont befoin, en lui payant une rétribution que l'ufage a fixé à dix fols par tomberée. Ordonnance de l'Amirauté de la Rochelle du 10 Juin 1749, rapportée article 2 ci-deffus.





TITRE V.

DES CAPITAINES GARDE-COSTES.

LES capitaines & autres officiers gardes-côtes, dont il eſt parlé ici, ſont ceux qui ſont connus aujourd'hui ſous le titre de capitaines généraux, majors & aides-majors, ou lieutenans garde-côtes, & qui forment l'état-major de chaque capitainerie.

Ce n'eſt pas que dès le temps même de notre Ordonnance, il n'y eût comme à préſent d'autres officiers dans les capitaineries garde-côtes, quoique la garde-côte fût reſſerrée alors dans les bornes d'une demie-lieue; au lieu qu'elle a été étendue depuis juſqu'à deux lieues: mais ils n'étoient pas reconnus, pas plus qu'à préſent, pour officiers garde-côtes commandans, cette dénomination n'ayant jamais appartenu qu'aux premiers que l'on vient de déſigner, & encore les aides-majors n'ont-il plus aujourd'hui droit de commander dans leurs capitaineries.

Anciennement ces capitaines & autres officiers garde-côtes étoient à la nomination & proviſion de l'Amiral, & ce droit lui fut confirmé par l'art. 8 de l'Ordonnance de 1584; de maniere que ceux qui avoient été pourvus par le Roi, ſes Gouverneurs ou Lieutenans-Généraux dans les provinces, furent aſſujettis à prendre l'attache de l'Amiral, dans trois mois; faute de quoi, il lui fut permis d'en nommer d'autres à leur place.

Cet ordre ſubſiſta juſqu'à l'Edit de rétabliſſement de la charge d'Amiral en 1669, que le Roi ſe réſerva expreſſément la nomination de ces officiers garde-côtes, auſſi-bien que de tous les autres Officiers de Marine; ce qui ayant été confirmé par l'article 14 du titre de l'Amiral ci-deſſus, n'a jamais varié depuis: à cela près que, par l'article 2, titre premier du Réglement du 28 Janvier 1716, il a été ordonné que ces Officiers prendroient l'attache de l'Amiral, ſur les commiſſions que le Roi leur accorderoit à l'avenir. Diſpoſition renouvellée par la derniere Ordonnance concernant le ſervice des milices garde-côtes, du 5 Juin 1757, art. 10 & 11.



ARTICLE PREMIER.

LES capitaines garde-côtes, leurs lieutenans & enſeignes prêteront ſerment devant l'Amiral ou ſes Lieutenans aux Sieges dans le détroit deſquels ils ſeront établis, & y feront enrégiſtrer leurs lettres.

CE qui a toujours été obſervé ſans variation, auſſi-bien avant cette Ordonnance que depuis, nonobſtant que les commiſſions d'officiers garde-côtes, euſſent été érigés en titre d'office, par les Edits de Février 1705, Juillet 1707, Septembre 1709 & Avril 1713; c'eſt l'obligation impoſée à ces officiers, en titre ou par commiſſion, de prêter ſerment devant les Officiers de l'Amirauté, & de faire enrégiſtrer leurs lettres au greffe de l'Amirauté du lieu de leur établiſſement. Obligation jugée ſi eſſentielle, que feu M. le Comte de Toulouſe, par ſon Ordonnance du 2 Septembre 1696, rendue en exécution du Réglement du 12 Mai précédent, déclara que, faute par ces officiers d'y ſatisfaire, ils ne pourroient être reconnus pour tels, ni faire aucunes fonctions.

Et en effet, une formalité de cette nature eſt de l'eſſence de la commiſſion, ou, ce qui revient au même, en eſt une ſuite néceſſaire, tout office étant ſujet à inſtallation, comme à une condition ſans laquelle l'officier pourvu ne peut avoir le caractere public dont il a beſoin pour exercer ſes fonctions.

Mais il faut prendre garde qu'il n'y a que les officiers pourvus par Sa Majeſté, par brevet ou par commiſſion, qui ſoient ſujets à prêter ſerment devant les Officiers de l'Amirauté, & à faire enrégiſtrer leurs commiſſions à leur greffe.

Dans le temps de cette Ordonnance, cela ne regardoit que les officiers déſignés dans cet article; ſavoir, les capitaines-généraux, leurs lieutenans & enſeignes. Dans la ſuite un plus grand nombre d'officiers y fut aſſujetti, le Roi, par ſon Edit du mois de Février 1705, & par les autres dont il a été parlé, ayant créé en titre d'office des capitaines-généraux, lieutenans-généraux, majors, aide-majors, commiſſaires & archers garde-côtes. Mais tous ces offices furent ſupprimés par autre Edit du mois de Janvier 1716; & par Réglement du 28 du même mois, les officiers garde-côtes remis en commiſſion, furent réduits au nombre de trois dans chaque capitainerie, relativement à cet article, ſans autre changement que du côté de la dénomination, le grade de lieutenant ayant été converti dans celui de major; & le grade d'enſeigne, en celui de lieutenant. Ce qui a ſubſiſté juſqu'à l'Ordonnance du 5 Juin 1757, qui a converti encore le titre de lieutenant garde-côte en celui d'aide-major, art. 4.

Ce ne ſont donc que ces officiers qui ſeuls ſont appellés officiers garde-côtes, & qui forment l'état-major de chaque capitainerie, qui ſont aſtreints à la double formalité preſcrite par cet article. Pour ce qui eſt des capitaines des compagnies détachées, & des capitaines généraux du guet, comme étant pourvus

ourvus de commiſſion du Roi, ils ſont bien ſujets à la formalité de l'enrégiſtrement de leur commiſſion au greffe ; mais ils ne prêtent point ſerment devant le Lieutenant de l'Amirauté. A l'égard des ſimples capitaines des compagnies du guet, & de tous autres officiers, ils ſont exempts même de la formalité de l'enrégiſtrement ; parce que le Roi n'y pourvoit point, & que c'eſt le capitaine général qui les nomme, comme il ſera obſervé ſur l'article ſuivant.

En ce qui concerne les capitaines des compagnies détachées, le Roi s'en étoit déjà réſervé la nomination par ſon Ordonnance du 4 Novembre 1734, confirmée par celle du 16 Juillet 1737. Aſſujettis comme les officiers majors à prendre l'attache de M. l'Amiral ſur leurs commiſſions, il ſembloit qu'ils devoient prêter le ſerment comme eux devant les Officiers de l'Amirauté, en faiſant enrégiſtrer leurs commiſſions à leur greffe ; cependant, par une diſtinction ſinguliere que l'on ne comprend pas, l'Ordonnance du 16 Juillet 1737, qui vient d'être citée, s'eſt contentée de l'enrégiſtrement par extrait de leurs commiſſions au greffe de l'Amirauté, ſur la ſimple remiſe qu'ils en feroient, ſans qu'il fût beſoin d'aucune autre formalité, en payant ſeulement vingt ſols pour tous droits d'enrégiſtrement. Cette diſtinction a néanmoins été conſervée par derniere Ordonnance du 5 Juin 1757, art. 10 & 11. les Droits d'enrégiſtrement y ſont réduits tout de même à vingt ſols; & cette réduction s'étend aux brevets d'aides-majors, auſſi-bien qu'aux commiſſions des capitaines généraux du guet. Quant aux capitaines généraux & aux majors garde-côtes, les droits ſont comme ci-devant ; ſavoir, de 6 liv. pour les capitaines généraux, & de 5 liv. pour les majors.

Pour ce qui eſt du rang & du commandement de ces officiers de compagnies détachées, entr'eux, outre l'article 2, tit. 4 du Réglement du 28 Janvier 1716, il faut voir les Ordonnances des 9 Juillet 1729 & 31 Janvier 1735; ce qui n'empêche pas qu'ils ne ſoient toujours aſſujettis au commandement du capitaine général ou du major en ſon abſence. Ils prenoient auſſi l'ordre du lieutenant de la garde-côte en l'abſence des deux, ſuivant l'article 7 de ladite Ordonnance du 31 Janvier 1735, qui en cette partie avoit renouvellé l'article 2, tit. 3 dudit Réglement de 1716 : mais cela a été changé par la derniere Ordonnance de 1757, qui, en ſubrogeant le titre d'aide-major à celui de lieutenant, ne lui a laiſſé de commandement qu'autaut qu'il aura la commiſſion du capitaine ; & alors il ne commandera que ſuivant ſon rang d'ancienneté.

Du reſte, il y a actuellement des inſpecteurs généraux qui ont le commandement de toutes les milices garde-côtes de leur département, ſous l'autorité des Gouverneurs & Commandans-généraux dans les provinces, il y a auſſi dans chaque capitainerie, un capitaine général du guet & un lieutenant du guet, dont les fonctions ſont d'être chargés de faire exécuter par les commandans des paroiſſes, les ordres qui leurs ſeront donnés par rapport au guet, & de rendre compte au capitaine général de la capitainerie, de tout ce qui concernera le ſervice des compagnies du guet. Pour ces particularités & pluſieurs autres changemens faits dans le ſervice des milices garde-côtes, il faut voir ladite Ordonnance du 5 juin 1757.



ARTICLE II.

CHaque Capitainerie ſera compoſée d'un certain nombre de paroiſſes, dont les habitans ſeront ſujets au guet de la mer.

AUtrefois les capitaineries garde-côtes n'étoient pas multipliées comme elles le ſont aujourd'hui. Comme la garde-côte finiſſoit à une demi-lieue de diſtance du bord de la mer, chaque capitainerie occupoit alors un terrein beaucoup plus étendue le long de la côte, parce qu'elle s'étendoit beaucoup moins loin dans les terres. La garde-côte, par le Réglement du 23 Novembre 1701, art. premier, confirmé par celui du 28 Janvier 1716, art. premier, tit. 5, ayant été étendue juſqu'à deux lieues, ce qui n'a point varié depuis, il a fallu néceſſairement augmenter le nombre des capitaineries pour l'exactitude du ſervice.

Suivant la diviſion faite des capitaineries, par le Réglement du 25 Novembre 1676, la Rochelle n'avoit qu'une capitainerie; & elle comprenoit non-ſeulement les bourgs & villages de l'Aunis juſqu'à une demie lieue de la côte, mais encore ceux qui ſe trouvoient à une pareille diſtance le long de la côte du Poitou, à prendre depuis l'Abbaye Royale de St. Jean d'Orbitier, où elle commençoit; ce qui comprenoit dans l'Amirauté des Sables d'Olonne, le Château de Tallemont, les villages de Jard, de la Tranche & de St. Benoît, la ville de Luçon, St. Michel en l'Herm, l'embouchure de la riviere du Lay, l'Aiguillon & le bourg de Pierre-menue.

Et dans l'Amirauté de la Rochelle, l'Iſle de Ré, les paroiſſes de Marans, Villedoux, Eſnandes, Loziere, Nioeuil, Marſilly, Nantilly, le Plomb & Laleu, la ville de la Rochelle, la pointe de Coureille, Aytré, Angoulin, Châtel-Aillon, Yves, Fouras & St. Laurent de la Prée à l'embouchure de la Charente.

Il n'étoit plus poſſible que cette diviſion ſubſiſtât, depuis l'extenſion donnée à la garde-côte juſqu'à deux lieues dans les terres, par le Réglement du 23 Novembre 1701; mais il n'y eut point alors de Réglement général à ce ſujet. Tout dépendoit de l'étendue du terrein que le Roi aſſignoit aux capitaines garde-côtes dans les commiſſions qu'il leur faiſoit délivrer.

Il n'avoit pas même encore été pourvu à une nouvelle diviſion des capitaineries garde-côtes, lors du Réglement du 28 Janvier 1716, qui a commencé l'établiſſement du bel ordre qui regne aujourd'hui dans la garde-côte, comme il réſulte de l'art. premier du titre 6; par lequel le Roi ſe réſerva de le faire de l'avis de M. l'Amiral & des gouverneurs & commandans généraux dans les provinces, par un Réglement qui détermineroit l'étendue de chaque capitainerie, & le nombre des paroiſſes qui en dépendroient. Ce qui pourtant n'a été exécuté, au moins pour le pays d'Aunis, que par le Réglement du 5 Août 1721.

La diſtribution y eſt faite des côtes maritimes, en cinq capitaineries garde-côtes.

La premiere appellée *de la Rochelle*, comprend les paroiſſes de Cogne-hors, faiſant partie de la paroiſſe de Notre-Dame hors les murs, Laleu, Saint-Mau-

rice, l'Hommeau, Lagord, Nieuil, Marſilly, Eſnandes, Villedoux, Andilly, Saint-Ouen, Longeſve, Sainte-Soule, Dompierre & Saint-Xandre. Dans la nouvelle diviſion du 14 Avril 1758, on a ôté de cette capitainerie, Andilly, auſſi-bien que Longeſve, pour y mettre Saint-Médard.

La ſeconde *de Châtel-Aillon*, eſt compoſée des paroiſſes de Châtel-Aillon, Salles, La Jarne, Angoulin, Aitré, Perigny, Saint-Rogatien, Bourgneuf, Montroy, Clavette, la Jarrie, Croix-chapeau, Saint-Vivien, Mortagne, Thairé, Ciré, Ballon & le Thou. Ces trois dernieres paroiſſes ont été retranchées de cette capitainerie par cette même nouvelle diviſion du 14 Avril 1758.

La troiſieme appellée *de Loire ou Charente*, eſt mi-partie; c'eſt-à-dire, compoſée tout à la fois des paroiſſes de l'Aunis & de la Saintonge. Celles de l'Aunis qui en dépendent ſont, le Vergerou, Saint-Laurent, Fouras, Yves & Voultron. Dans la nouvelle diviſion promiſe par l'art. 2 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757, on a conſervé cette bigarure, & l'on a ajouté à ces paroiſſes celles de Loire, Ciré, Ballon & le Thou. Même Réglement du 14 Avril 1758.

La quatrieme nommée *de Marans*, n'eſt formée que des paroiſſes de Marans, de l'Iſle d'Elle & de Charon. Mais par la nouvelle diviſion du 14 Avril 1758, on y a ajouté Andilly.

La cinquieme & derniere eſt appellée *de l'Iſle de Ré*, & comprend toute l'Iſle.

Chacune de ces capitaineries a ſon capitaine général, ſon major & ſon aide-major, ſubrogé aujourd'hui à la place du lieutenant, mais avec moins d'autorité que celui-ci en avoit, & ce ſont ceux-là ſeuls qu'on appelle officiers majors garde-côtes.

Ces capitaineries ſont diviſées en pluſieurs compagnies, tant d'infanterie, que de cavalerie & de dragons. A la tête de l'infanterie étoit ci-devant une compagnie de grenadiers; mais elle a été ſupprimée, & tout eſt aujourd'hui diſtribué en compagnies de paroiſſes ou du guet; & en compagnies détachées. Chaque compagnie a pour officiers un capitaine, un ou deux lieutenans.

Pour la cavalerie & les dragons, il y a auſſi dans chaque compagnie un premier capitaine, capitaine en ſecond, un lieutenant, un cornette & deux maréchaux des logis.

Par un nouvel arrengement porté par l'Ordonnance du 9 Avril 1758, toute la cavalerie garde-côte n'eſt aujourd'hui compoſée que de dragons, dont on a formé quelques compagnies détachées à l'*inſtar* de ce qui a été pratiqué pour l'infanterie. Le reſte des dragons eſt uniquement deſtiné pour le guet de la mer.

Précis de cette Ordonnance.

Par l'article premier, le Roi ordonne qu'il ſoit formé des compagnies détachées de dragons garde-côtes, comme il en a été uſé pour l'infanterie.

Il y en a deux dans le Poitou & deux dans l'Aunis, formant deux eſcadrons de cent hommes chacun.

En Saintonge, auſſi deux eſcadrons de cent hommes chacun.

Ces quatres eſcadrons en huit compagnies détachées, ont un état major compoſé d'un commandant avec rang de colonel, d'un major avec rang de lieutenant-colonel, & d'un aide-major avec rang de capitaine, art. 3.

Ces compagnies détachées de dragons doivent être aſſemblées un mois chaque année, pour être exercées par leur commandant & l'aide-major, art. 5.

Vvvij

Après le mois d'exercice, ces compagnies rentreront dans les capitaineries générales dont elles dépendent, art. 4 & 6.

Et néanmoins elles seront exercées une fois le mois par leurs capitaines, un jour de Fête ou dimanche, après que la permission en aura été démandée ua capitaine général de la capitainerie, ainsi qu'au commandant général des dragons, ou au major. Même art. 6.

Les articles 7 & 8 concernent les appointemens & la paie, tant des officiers que des dragons, durant le mois d'assemblée.

Les dragons de ces compagnies détachées doivent servir six ans, comme les compagnies détachées d'infanterie ; après quoi ils seront remis dans les compagnies du guet. Pendant les six années de service, les dragons & leurs chevaux ne pourront être commandés pour les corvées des grands chemins, en temps de guerre seulement ; & durant le même temps, les dragons *seront exempts d'être établis commissaires-sequestres.* Article 10.

Indépendamment de ces compagnies détachées, les habitans qui auront des chevaux composeront les compagnies du guet, & seront commandés par le capitaine général & le lieutenant du guet, sous les ordres du capitaine général de la capitainerie. Article 12.

Le service de ces dragons du guet consiste à être posés le long des côtes, en temps de guerre, de distance en distance, pour donner plus promptement connoissance de ce qui se passe sur les côtes, & porter les avis & ordres qui leur seront donnés. Article 13.

L'uniforme des officiers & dragons est rouge, & le chapeau des dragons aura un bord de laine jaune. Art. 14 & dernier,

Il y a aussi des dragons détachés en Guienne, au nombre de cinq cens, en deux escadrons & demi, formés de dix compagnies de cinquante hommes chacune. *Vide* le Réglement du 13 Août 1757. Depuis, par une derniere Ordonnance du 21 Octobre 1758, ce corps de dragons à été porté à neuf cens hommes. Voyez l'article 6 du titre suivant.

L'établissement des compagnies détachées n'avoit été qu'indiqué par l'art. 11 du Réglement du 23 Novembre 1701. Il fut spécialement ordonné & rendu fixe par le Réglement du 13 Juin 1708, art. 2 : & cet ordre, qui n'a point varié depuis, a été perfectionné par la derniere Ordonnance du 5 Juin 1757. Ces compagnies sont maintenant de quatre-vingt hommes chacune, les officiers compris. Leur nombre dépend de la force des capitaineries. Il y a dans chacune un certain nombre de canonniers exercés. Elles sont composées de la fleur des jeunes gens, & leur service est de six années consécutives, après lesquelles ils devront être licenciés, & remplacés par d'autres.

Il faut joindre à cette Ordonnance du 5 Juin 1757, le Réglement du 14 Avril 1758 qui porte entr'autres choses, que le remplassement se fera par sixieme partie d'année en année, à commencer de l'année 1760 ; & que ces compagnies en temps de paix seront réduites à cinquante hommes. Art. 2 & 4.

La différence qu'il y a pour le service, entre les compagnies des paroisses & les compagnies détachées, c'est qu'il n'y a que les premieres qui soient sujettes au guet & garde sur les côtes ; la fonction des autres est d'occuper les postes qui leur sont marqués en cas d'alarme, & de se porter aux lieux pour lesquels ils sont commandés, pour s'opposer aux descentes des ennemis. Les preuves en sont indiquées sur l'article premier du titre suivant.

Par l'article 4 du Réglement du 13 Juin 1708, la nomination aux places vacantes de capitaines, lieutenans & enseignes des compagnies fut attribuée au capitaine général de chaque capitainerie ; avec défenses d'exiger aucuns droits des sujets qu'il choisiroit à cette fin parmi les gentilshommes, par préférence, sur peine d'être déchu de ce droit de nomination. Mais le Roi se réservant celui de donner des commissions, brevets & lettres à ces officiers, sur la nomination du capitaine général, visée par le Gouverneur ou Lieutenant-Général de la province.

Dans la suite, & par l'art. 3, tit. 2 du Réglement du 28 Janvier 1716, le capitaine général fut autorisé, non-seulement à nommer les sujets propres à remplir ces places, mais encore à leur donner leur commission, avec déclaration toutefois qu'elle ne seroit valable qu'après avoir été visée par le Gouverneur ou commandant général de la province.

Dans la suite encore, sur ce qui fut représenté au Roi que la nécessité de ce *visa* empêchoit que les places qui devenoient vacantes pendant l'absence des Gouverneurs & commandans-Généraux, ne pussent assez tôt être remplies, ce qui interrompoit la discipline dans les capitaineries, il intervint une Ordonnance le 13 Juillet 1722, par laquelle il fut réglé » que pendant l'absense » des Gouverneurs & Commandans Généraux hors des provinces où ils com- » mandent, les commissions données par les capitaines des capitaineries aux » officiers desdites capitaineries, seroient valables encore qu'elles n'eussent » point éte visées par lesdits Gouverneurs ou Commandans Généraux, à condi- » tion cependant que lesdites commissions fussent présentées auxdits Gouver- » neurs ou Commandans Généraux, à leur arrivée dans lesdites provinces, » pour être par eux visées ; sans quoi elles demeureroient nulles & sans effet.

Jusques-là le droit de pourvoir aux places d'officiers vacantes dans les capitaineries, n'appartenoit qu'au capitaine général ; & il l'exerçoit absent comme présent. Mais, par une autre Ordonnance du 5 Avril 1724, il fut décidé » que » lorsque les capitaines généraux seroient absens de la province où seroient » situées leurs capitaineries, les majors desdites capitaineries, & pareillement » en l'absence desdits capitaines & majors, les lieutenans desdites capitaine- » ries pourroient nommer aux places vacantes de capitaines, lieutenans & » enseignes des compagnies de leurs capitaineries ; » le tout de la même maniere & aux mêmes conditions que le capitaine général étoit fondé à le faire étant présent. Et cela au reste étoit d'autant plus naturel, que, par l'art. 2, titre 3 du Réglement du 28 Janvier 1716, il avoit déjà été décidé que le major commanderoit dans la capitainerie en l'absence du capitaine, & le lieutenant au défaut de tous les deux ; ce qui fut confirmé par l'article 7 de l'Ordonnance du 31 Janvier 1735.

Par une suite du même principe, & pour pousser la comparaison jusqu'au bout, le lieutenant garde-côte, qui, aux termes de l'art. 4, titre premier dudit Réglement de 1716, n'avoit que le rang de lieutenant d'infanterie, tandis que le capitaine & le major avoient celui de capitaine d'infanterie, fut enfin décoré du même grade par l'art. 8 de ladite Ordonnance du 31 Janvier 1735.

Avant l'année 1734, le capitaine général, ou à son défaut, le major, & au défaut de l'un & de l'autre le lieutenant, nommoit aux places vacantes, aussi-bien dans les compagnies détachées que dans celles des paroisses ; mais ce

droit fut reſtreint pour les capitaines aux compagnies des paroiſſes par l'Ordonnance du 4 Novembre audit an 1734, confirmé par celle du 16 Juillet 1737, par leſquelles le Roi s'eſt réſervé la nomination des capitaines des compagnies détachées, ſans parler des autres officiers des mêmes compagnies ; ce qui par conſéquent en a laiſſé la nomination aux capitaines généraux ou leurs repréſentans, de même que des capitaines & autres officiers des compagnies des paroiſſes. Et c'eſt auſſi ce que porte préciſément l'art. 6 de ladite Ordonnance du 4 Novembre 1734, de même que l'art. 45 de la derniere Ordonnance du 5 Juin 1757 ; à la charge néanmoins que les commiſſions ſeront viſées par l'inſpecteur général, & approuvées par le Gouverneur ou commandant général de la province. Du reſte, l'aide-major ſubrogé au lieutenant n'a plus aucun droit de nomination, & ſon grade eſt réduit à celui de lieutenant d'infanterie. A l'égard du major, il a comme ci-devant le rang de capitaine d'infanterie, & l'on y a joint le titre de premier capitaine de la garde-côte. Le capitaine général, au lieu que ci-devant il n'avoit que le rang auſſi de capitaine d'infanterie, a aujourd'hui celui de lieutenant-colonel, l'inſpecteur général a celui de colonel. Art. 6 de la même Ordonnance de 1757.

Pour ce qui eſt de la nomination des capitaines des compagnies détachées, & du capitaine général du guet, que le Roi s'eſt réſervée; elle ſe fait des ſujets propoſés à cette fin par le capitaine général, après toutefois qu'il les aura fait agréer par l'inſpecteur général, lequel de ſon côté a le droit de propoſer les ſujets propres à remplir les places vacantes dans les états-majors des capitaineries. Art. 16 & 17.

Et ce qui concerne l'autorité de diſcipline du capitaine général, voir l'art. ſuivant ; & pour les privileges des officiers garde-côtes, l'art. 6 ci-après.

ARTICLE III.

LES capitaines garde-côtes feront la montre & revue des habitans des paroiſſes ſujettes au guet de la mer, dans l'étendue de leurs capitaineries, le premier jour du mois de Mai de chacune année, en préſence des Officiers de l'Amirauté, qui en garderont le contrôle dans leur greffe.

LE Commentateur, ſous prétexte que du temps qu'il écrivoit il y avoit des Commiſſaires aux montres & revues en titre d'office, s'étoit imaginé que cet article étoit devenu inutile par rapport aux capitaines garde-côtes, prétendant que ces Commiſſaires avoient ſeuls le droit de faire les revues, à l'excluſion des capitaines généraux des capitaineries, il n'avoit pas pris garde aux articles 27 & 36 du Réglement du 13 Juin 1708, aux articles premier & ſecond, titre des revues, de celui du 2 Mai 1712, ni aux quatre premiers articles de celui du 24 Septembre 1713 ; ſuivant leſquels le droit de ces Commiſſaires ne préjudicioit pas plus à celui des capitaines généraux, qu'à celui des Officiers de l'Amirauté, en ce qui concernoit les revues.

Ç'a été en effet dans tous les temps un des principaux attributs des capi-

taines généraux garde-côtes, que celui de faire la revue de toutes les milices de leurs capitaineries, sans distinction des compagnies détachées de celles des paroisses, ni de la cavalerie de l'infanterie; & ce droit qui leur a été confirmé surabondamment par le Réglement du 28 Janvier 1716, art. 4 & 5, tit. 2, art. 6 & 8 du tit. 8, & art. 4 du tit. 9, n'est point censé révoqué par l'Ordonnance du 5 Juin 1757, sous prétexte qu'elle l'a passé sous silence, puisqu'elle laisse subsister les anciennes en ce qu'elles n'ont rien de contraire à ses dispositions.

Pour ce qui est des Officiers de l'Amirauté, dans tous les Réglemens où il est fait mention des montres & revues des troupes de la garde-côte, il est dit expressément qu'elles se feront en leur présence; de sorte que la disposition du présent article, relatif au neuvieme, titre second du liv. premier ci-dessus, n'a jamais souffert la moindre atteinte en cette partie. Le Réglement du 28 Janvier 1716, en le confirmant en tant que de besoin, aussi-bien que les Réglemens intermédiaires, a même ajouté, art. 4 du tit. 2, comme une condition naturellement convenable aux fonctions d'inspecteurs que font dans ces revues les Officiers de l'Amirauté, que les capitaines généraux garde-côtes, à qui la liberté est laissée de déterminer le lieu où se fera chaque revue, *auront soin d'en avertir huit jours auparavant les Officiers de l'Amirauté.*

Quant au droit que leur donne le présent article de garder le contrôle de ces revues à leur greffe, il a souffert une sorte d'interruption durant le temps qu'il y a eu des Commissaires aux montres & revues en titre d'office, en ce que ces Commissaires étoient autorisés à tenir le contrôle & à dresser les rôles des défaillans aux revues, avec faculté de poursuivre le recouvrement des amendes prononcées à ce sujet; articles 12 & 13, titre des amendes du Réglement du 2 Mai 1612. Je dis une sorte d'interruption, comme n'étant pas absolue, puisqu'aux termes de l'art. 14 du même Réglement, il falloit que ces Commissaires remissent tous les six mois au greffe de l'Amirauté, un état des amendes payées & de celles restantes à payer.

Quoi qu'il en soit, les Officiers de l'Amirauté ont été pleinement rétablis dans leur ancien droit à cet égard, tant par ledit art. 4, tit. 2, que par l'art. 6, tit. 9 du Réglement de 1716, qui portent expressément, en conformité du présent article, qu'ils garderont le contrôle des revues dans leurs greffes. Ce qui s'entend, soit qu'ils assistent aux revues, ou non : de maniere que les capitaines garde-côtes sont tenus de leur envoyer l'état & contrôle de chacune de leurs revues. En effet, cela s'est ainsi pratiqué jusqu'à présent, & doit être continué de même, quoique l'Ordonnance du 5 Juin 1757 ait passé cet objet sous silence; soit parce que pour ôter aux officiers de l'Amirauté ce droit qui leur a été attribué de tout temps, il faudroit une loi précise qui y dérogeât; soit parce que cette même Ordonnance, déclarant expressément, art. 49 qui est le dernier, que les dispositions des précédentes Ordonnances seront exécutées, c'est avoir tacitement par-là confirmé le droit desdits Officiers de l'Amirauté. Et qu'on ne dise pas que cette derniere Ordonnance ne parle, art. 18, que des inspecteurs généraux pour les revues; car s'il falloit s'en tenir là, il s'ensuivroit que les capitaines généraux n'auroient plus droit de faire les revues de leurs capitaineries; ce qui seroit absurde. Or, s'ils sont fondés à les faire comme par le passé, ce qui est hors de doute, il s'ensuit

que le droit de l'Amirauté par rapport à ces revues, eſt auſſi le même que ci-devant.

Du temps que l'Amiral avoit le commandement & la direction des milices de la garde-côte, il en faiſoit la revue en temps de guerre quand bon lui ſembloit, par lui-même ou par ſes officiers ; mais en temps de paix la revue ne ſe faiſoit que de deux en deux ans, comme il ſera obſervé ſur l'article premier du titre qui ſuit.

La néceſſité de diſcipliner & d'exercer ces milices s'eſt faite ſentir dans tous les temps : mais la crainte de dérober à des payſans un temps précieux pour eux & pour leurs familles ; a toujours fait pencher la balance en leur faveur.

Pour concilier ces deux objets, les exercices ont été diſtribués de maniere qu'en devenant propres à former aſſez promptement ces milices aux évolutions, leur travail n'en doit pas trop ſouffrir. A l'égard des revues générales, il parut d'abord que ce ſeroit aſſez d'une par an. Elle fut fixée au premier Mai de chacune année. Par notre article, & durant long-temps il ne fut pas permis aux capitaines généraux d'en faire d'autres ; mais il devoient une fois le mois, en temps de guerre, & trois fois l'année en temps de paix, faire la viſite de toutes les paroiſſes de leurs capitaineries : lors deſquelles viſites ils aſſembleroient les capitaines, lieutenans & enſeignes, pour ſavoir d'eux l'état de leurs compagnies. Art 2 & 3 du Réglement du 23 Novembre 1701. Cela s'obſerve encore dans la paix. Art. 4 & 5 du Réglement du 28 Janvier 1716.

Par rapport à l'exercice, il fut ordonné par l'article 6 dudit Réglement de 1701, aux capitaines de chaque compagnie, de le faire faire une fois le mois en temps de paix, & deux fois au moins en temps de guerre, en choiſiſſant toujours un jour de Dimanche ou de Fête. Au ſurplus, pour le ſoulagement des ſoldats de chaque compagnie, il fut enjoint aux capitaines de les aſſembler en tel lieu qu'ils puſſent s'y rendre & s'en retourner chez eux dans l'eſpace d'un demi-jour. Art. 32 du Réglement du 13 Juin 1708, confirmé par l'article 10, titre 2 du Réglement du 28 Janvier 1716 ; & c'eſt dans le même eſprit que ledit Réglement du 28 Janvier 1716 veut, art. 3, du tit. 4, que l'exercice ſe faſſe dans le centre de chaque paroiſſe. Du reſte, il a réduit, comme l'art. 7 du titre 9, cet exercice à une fois le mois, & a ordonné qu'il ſeroit publié huit jours auparavant à l'iſſue de la Meſſe paroiſſiale. Outre cela, l'uſage eſt encore de battre le tambour la veille de l'exercice, pour avertir les ſoldats de s'y trouver.

En ce qui concerne les revues générales, le premier Réglement qui en ait ordonné deux par an, l'une le premier Mai, & l'autre à la fin d'Octobre ou au commencement de Novembre, eſt celui du 2 Mai 1712, art. 2 & 7 ; & quoique cela ne parut avoir été ainſi réglé qu'à l'occaſion de la guerre, il en a pourtant été fait auſſi une loi pour le temps de paix, par l'art. 2 du Réglement du 24 Septembre 1713, confirmé par le Réglement général du 28 Janvier 1716 art. 4, 5 & 6 du tit. 9.

Dans la derniere Ordonnance du 5 Juin 1757, il n'eſt parlé que d'une ſeule revue générale à faire chaque année, & c'eſt l'inſpecteur général qui la doit faire, dont un extrait eſt envoyé au Secretaire d'état de la marine. Mais cela ne déroge point aux Ordonnances antérieures rendues ſur le fait des revues,

vues, tant générales que particulieres, dans chaque capitainerie, comme il a été obſervé ci-deſſus.

L'autorité de diſcipline qu'a le capitaine général ou ſon repréſentant dans ſa capitainerie, eſt la même que celle d'un colonel dans ſon régiment. En conſéquence, aux termes du Réglement du 12 Mai 1696, il a le pouvoir d'interdire, ſuſpendre & faire arrêter tous ceux des officiers de ſa capitainerie qui manqueront à leur devoir : à la charge néanmoins d'en rendre compte auſſitôt au commandant dans la province. Cela a été renouvellé par le Réglement du 28 Janvier 1716, art. 5, tit. 2. Aujourd'hui c'eſt à l'inſpecteur général; art. 39 & 40 de ladite Ordonnance du 5 Juin 1757.

Il a droit de même de faire châtier & mettre en priſon les particuliers qui manquent à leurs gardes ou aux ouvrages qui leur ſont commandés, ainſi que les ſergens & caporaux qui ſeront en faute. Même Réglement du 12 Mai 1696, auquel il n'a point été dérogé.

Mais il ne peut les retenir plus de huit jours en priſon, à moins qu'ils ne méritent d'être mis au Conſeil de guerre : auquel cas leur procès ſera inſtruit dans les regles. Art. 22, tit. 1er. du Réglement du 2 Mai 1712, confirmé par l'art. 43 de l'Ordonnance de 1757; à quoi il faut joindre le dernier Réglement du 14 Avril 1758, art. 37, 38 & 39.

Il eſt à obſerver, au ſujet de ce Conſeil de guerre, qu'aux termes de l'art. premier dudit Réglement du 2 Mai 1712, il ne doit connoitre » que des crimes » & délits qui ſeront commis entre les officiers & ſoldats, pour les cas ſeu- » lement où il s'agira du ſervice de Sa Majeſté, de la diſcipline militaire, de » l'obſervation des Ordonnances, & ce dans le temps que les officiers & ſol- » dats ſeront commandés pour le ſervice, ou qu'ils ſeront ſous les armes, ou « en marche pour aller s'oppoſer aux ennemis, ou qu'ils ſeront aſſemblés. » Et qu'à l'égard de tous autres crimes & délits commis hors leſdits cas, la connoiſſance en appartient aux Officiers de l'Amirauté, à l'excluſion de tous autres Juges, ſuivant l'art. premier, tit. 10 du Réglement du 28 Janvier 1716, relatif à l'art. 9, tit. 2 du livre premier ci-deſſus.

Les peines ſont établies & diſtinguées dans le titre ſuivant dudit Réglement du 2 Mai 1712. L'art. 9 eſt pour le cas où les ſoldats de la garde-côte ſeront rencontrés tirant ſur les pigeons ou chaſſant. Ils doivent être envoyés en priſon & déférés à la Juſtice, pour être condamnés ſuivant les Ordonnances du Roi; & c'eſt pour prévenir ce délit que le Réglement du 24 Septembre 1713 leur a défendu, art. 8, de porter les armes hors le jour de revue & d'exercice, à peine de priſon.

C'eſt par une ſuite du droit de diſcipline qu'a le capitaine général, qu'il eſt enjoint par l'article premier, tit. 4 du Réglement du 28 Janvier 1716, à chaque capitaine de compagnie, de lui rendre compte de l'état où elle eſt, & de ce qui y manque, afin qu'il y ſoit pourvu.

Pour ce qui eſt du commandement, il l'a dans toute ſa capitainerie, non ſeulement ſur toutes les troupes qui la compoſent, mais encore ſur toutes celles qui y ſont envoyées pour la défenſe de la côte, ſoit milices ou troupes réglées, conformément à l'art. 12 du Réglement du 13 Juin 1708. Ce qui s'entend néanmoins, ſuivant l'art. 11, tant qu'il n'y aura point d'autre officier ou commandant qui ait un grade ſupérieur au ſien.

Il a de même le commandement sur les autres capitaines généraux qui pourront être envoyés dans son département avec les troupes de leur capitainerie, pour la défense de la côte. Art. 13 dudit Réglement.

Mais dans le cas qu'il s'agira d'assembler les milices de plusieurs capitaineries, le commandement appartiendra au plus ancien capitaine garde-côte, suivant le grade dont il sera revêtu; & si leurs commissions sont de même date, celui qui aura servi dans les troupes commandera. Art. 7, tit. 2 du Réglement du 28 Janvier 1716, & art. 7 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757.

Tout cela s'entend néanmoins sous les ordres du commandant général de la province & des autres officiers généraux ou particuliers qui y commandent, sans l'aveu desquels le capitaine général ne peut rien ordonner d'extraordinaire, ni établir aucune imposition, charroi ni corvées dans les villages & paroisses. Il peut seulement, dans les cas pressans, ordonner ce qui lui paroîtra nécessaire pour le service, à condition d'envoyer sur le champ auxdits officiers copie de l'ordre qu'il aura cru devoir donner, avec un mémoire des raisons qui l'y auront déterminé, sur peine de répondre de l'événement. Article 8 du même tit. 2 du Réglement de 1716. Voyez l'art. 19 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757.

ARTICLE IV.

IL y aura dans l'étendue de chaque capitainerie un clerc du guet, qui sera commis par l'Amiral ou ses lieutenans, tant pour avertir les habitans sujets au guet de se trouver aux revues & de monter la garde, que pour tenir registre des défaillans.

IL ne fut plus question du clerc du guet tant que les charges de Commissaires aux montres & revues subsisterent; mais ces offices ayant été supprimés par Edit du mois de Janvier 1716, les clercs du guet furent rétablis, conformément à cet article, par le Réglement du 28 du même mois de Janvier, art. 3, du titre premier. Ce qui n'a point varié depuis.

La nomination de ces clercs du guet se fait par les Officiers de l'Amirauté, qui leur en délivrent les commissions, en leur faisant prêter serment de bien & fidélement s'acquitter de leurs fonctions.

Ces commissions ne se donnent par les officiers de l'Amirauté, qu'en attendant que Mr. l'Amiral y ait pourvu. Mais ces places sont assujetties à des fonctions qui n'invitent pas à les rechercher avec une sorte d'empressement; c'est pourquoi Mr. l'Amiral n'a jamais jugé à propos d'y pourvoir, sur le compte qui lui en a été rendu en différens temps.

Les fonctions du clerc du guet dans chaque capitainerie garde-côte, sont exprimées dans cet article, auquel sont conformes, tant ledit art. 3, tit. 1er. du Réglement de 1716, que l'art. 7 du tit. 5; ce qui emporte par une conséquence naturelle que c'est à lui à faire le recouvrement des amendes, puisqu'il est chargé d'en tenir le rôle; & cela d'autant plutôt que le commissaire aux revues, qui le représentoit en cette partie, étoit effectivement chargé de cette recette & de rendre compte, par les art. 13 & 14, tit. des amendes, du Réglement du 2 Mai 1712.

C'eſt encore une conſéquence de l'obligation impoſée au clerc du guet, par l'art. 4 du titre ſuivant, de mettre de ſix mois en ſix mois au Greffe de l'Amirauté un rôle des amendes payées, & de celles qui reſtent à payer.

Au reſte, quoique par le Réglement de 1716, il ſoit dit qu'il y aura dans chaque capitainerie un ou pluſieurs clercs du guet, ſelon l'étendue de la capitainerie, il n'en a jamais été nommé qu'un dans chacune, bien qu'il y en ait qui ſont extrêmement nombreuſes. Cela vient peut-être de ce que les capitaines des compagnies cherchent à rendre inutiles, autant qu'il eſt en eux, les fonctions de ces clercs du guet.

A la vue de l'Ordonnance du 5 Juin 1757, on pourroit penſer qu'il n'eſt plus queſtion des clercs du guet, à cauſe qu'elle a établi dans chaque capitainerie un capitaine général & un lieutenant du guet. Mais les fonctions de ces nouveaux officiers ſont trop relevées, pour compatir avec celles des clercs du guet: ainſi il faut conclure qu'il n'y a rien de changé à cet égard.

ARTICLE V.

FAiſons très-expreſſes inhibitions & défenſes à tous capitaines garde-côtes, de prendre aucune connoiſſance des bris, naufrages, échouemens, épaves & varechs, & de s'emparer des effets en provenans, à peine de ſuſpenſion de leurs charges, de reſtitution du quadruple pour la premiere fois, & de punition exemplaire en cas de récidive.

CEs défenſes avoient été ſuſpendues ou modifiées durant le temps que les capitaines & autres officiers garde-côtes étoient en titre d'office, & qu'en cette qualité il leur étoit attribué une portion des effets ſauvés du naufrage par leurs ſoins. Art. 24 du Réglement du 13 Juin 1708.

Il eſt à obſerver à ce ſujet que, pour donner du crédit à ces charges & pour engager à les lever, l'Edit du mois de Février 1705 avoit accordé à ces officiers, outre la nobleſſe & pluſieurs autres privileges, le dixieme des débris des vaiſſeaux ennemis, naufragés ou échoués, avec la moitié des marchandiſes prohibées dont ils ſe ſeroient ſaiſis, & qu'en conſéquence les art. 22 & 23 dudit Réglement du 13 Juin 1708, leur avoit permis de veiller aux naufrages & échouemens, d'y établir un corps-de-garde pour empêcher le pillage, & de faire fournir par les paroiſſes voiſines tous les hommes & les ſecours requis en pareil cas; à la charge néanmoins, aux termes de l'art. 24, d'en donner avis aux officiers de l'Amirauté, afin qu'ils puſſent ſe tranſporter ſur les lieux, & y faire les opérations convenables, telles qu'elles ſont preſcrites dans le titre des naufrages ci-après.

Enſuite de quoi il avoit été ordonné par le dernier article du Réglement du 2 Mai 1712, que ce dixieme des effets naufragés, & cette moitié des marchandiſes prohibées, ſeroient partagées en vingt parts, dont dix appartiendroient au capitaine général, quatre au lieutennant général, trois au major,

une & demie à l'aide-major, une au capitaine de la compagnie de la paroiſſe où le naufrage ſeroit arrivé, & la demi-part reſtante au lieutenant de la même compagnie.

Mais ces offices en titre ayant été ſupprimés par l'Edit du mois de Janvier 1716, & par-là tous ces arrangemens ne ſubſiſtant plus, les choſes ont été remiſes aux termes du préſent article, qui, en tant que de beſoin, a été ſpécialement confirmé par l'art. 3, titre 10 du Réglement du 28 du même mois de Janvier 1716, toujours ſubſiſtant en cette partie, comme ſur pluſieurs autres points intéreſſans, auxquels il n'a pas été dérogé par la derniere Ordonnance du 5 Juin 1757,

ARTICLE VI.

LES capitaines garde-côtes, leurs lieutenans & enſeignes jouiront de l'exemption du ban & arriere-ban.

A Cette exemption, qui eſt ancienne puiſqu'on la trouve dans l'art. 9 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584, le Réglement du 28 Janvier 1716, revêtu de Lettres-Patentes enrégiſtrées au Parlement, a ajouté, art. 5 du tit. premier, celle de tutelle & curatelle, nomination à icelles, & autres charges de ville.

Il eſt dit encore, que le ſervice des officiers garde-côtes leur tiendra lieu de celui qu'ils pourroient rendre dans les armées : de maniere qu'ils pourront mériter dans les occaſions d'être reçus dans l'Ordre de S. Louis, & que durant la guerre ils pourront obtenir des Lettres d'Etat, comme s'il ſervoient dans les armées.

Mais cela ne regardoit alors que les officiers majors de la garde-côte, tels que ſont le capitaine général, le major & le lieutenant ou aide-major de chaque capitainerie. Les capitaines & autres officiers des compagnies, ſoit de paroiſſes, ſoit détachées, ne participoient point à ces privileges, ſi ce n'eſt à celui de l'exemption du ban & arriere-ban, qui a toujours été commun à tous ceux qui ſont au ſervice militaire. Mais par la nouvelle Ordonnance du 5 Juin 1757, tous ces privileges ont été étendus aux capinaines des compagnies détachées, & aux capitaines généraux du guet.

Les milices garde-côtes ont auſſi leurs privileges.

Le premier eſt celui qui les exempte du logement des gens de guerre & d'étape : lequel privilege leur a été accordé par la Déclaration de Louis XIII du dernier Février 1625, dont Cleirac fait mention ſur l'art. 50 de la Juriſdiction de la Marine. Ce même privilege, confirmé par l'article 453 de l'Ordonnance du mois de Janvier 1629, ſe trouve rappellé dans une autre Déclaration de Louis XIV du 31 Octobre 1647.

Le ſecond eſt celui qui exempte les paroiſſes ſujettes au guet & garde de la mer, de fournir des hommes pour les milices de terre. Il eſt porté par l'art. 10, tit. 5 du Réglement dudit jour 28 Janvier 1716, & il a été confirmé par l'art. 20 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757. L'art 13 ajoute qu'aucun mili-

tien des compagnies détachées ne pourra être engagé dans les troupes de terre ni dans celles de mer, pendant les six années qu'il sera employé dans lesdites compagnies.

Le troisieme enfin, mais qui est particulier aux cavaliers garde-côtes en considération de ce qu'ils peuvent être commandés à tout moment pour le service du Roi ou pour donner main-forte au besoin, est celui en vertu duquel ils ne peuvent être établis commissaires sequestres sur des fruits saisis, s'ils ne veulent accepter la commission, Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, art. 15, n. 19. Ce n'est qu'un usage, à la vérité; mais le privilege n'en est pas moins réel, & MM. les Intendans ne souffrent pas qu'on y donne atteinte. Cependant ils n'interposent leur autorité à ce sujet, que lorsque la saisie sequestre des fruits est faite pour le paiement de la taille ou autres deniers royaux.

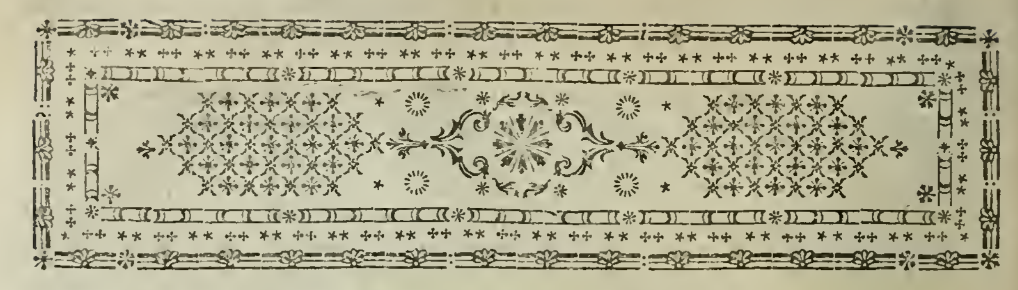
Par Ordonnance du 9 Avril 1758, art. 10, ce privilege à été expressément confirmé en faveur des dragons des compagnies détachées, durant les six années de leur service. Au surplus, ils ont été déclarés exempts eux & leurs chevaux pendant la guerre, des corvées, pour l'entretien des grands chemins.

Par rapport à ces mêmes corvées, tous ceux qui composent les compagnies détachées de l'infanterie, en sont aussi déclarés exempts durant la guerre, par l'art. 30 du Réglement du 14 du même mois d'Avril 1758; mais non leurs chevaux, excepté les jours qu'ils seront commandés pour le service, parce qu'ils ne se trouveroient pas alors en état de conduire eux-mêmes leurs chevaux.

L'Ordonnance du 5 Juin 1757, art. 38, promet aux miliciens des compagnies détachées, des exemptions pendant tous le temps qu'ils seront employés dans ces compagnies, lesquelles exemptions seront expliquées par des Réglemens particuliers pour chaque province.

Ces exemptions ne sont autres que celles portées par l'Ordonnance du 9 Avril 1758, & par le Réglement du 14 du même mois, dont il vient d'être parlé.





TITRE VI.

DES PERSONNES SUJETTES AU GUET DE LA MER.

LE guet & la garde ſur les côtes du Royaume a toujours été regardé avec raiſon comme un objet extrêmement important : auſſi y a-t-il eu une grande quantité de Réglemens pour en perfectionner le ſervice.

Dans l'origine, le ſoin d'y veiller appartenoit ſpécialement à l'Amiral : c'étoit un attribut de ſa charge, comme une dépendance naturelle du droit qu'il avoit de commander ſur la mer & ſur ſes bords, pour empêcher les deſcentes des ennemis.

En conſéquence, il ordonnoit le guet & garde ſur les côtes, quand il le jugeoit à propos, à tous ceux qui y étoient ſujets ; c'eſt-à-dire, à ceux qui n'étoient pas à plus d'une demi-lieue de diſtance de la mer : ce qu'il ne faiſoit toutefois qu'en temps de guerre ou ſuſpect. Mais comme pour être en état de bien ſervir en temps de guerre, il faut avoir été exercé en temps de paix, il faiſoit aſſembler, en paix comme en guerre, les milices garde-côtes, dont il faiſoit la revue par lui ou par ſes officiers ; avec cette différence qu'en temps de guerre ces revues ou montres ſe renouvelloient de ſix mois en ſix mois, & qu'en temps de paix elles n'avoient lieu que tous les deux ans.

Tout cela s'exécutoit aux lieux, jours & heures qu'il indiquoit dans les ordres qu'il envoyoit à cette fin aux capitaines de ces milices garde-côtes. Chargés par état de les former au maniement des armes & à la diſcipline militaire, ils étoient à ſa nomination, de même que tous les capitaines & les autres officiers de la Marine.

Pour l'ordre & l'exactitude de ces revues ou montres, il y avoit comme aujourd'hui dans chaque capitainerie un clerc du guet également à ſa nomination, lequel étoit chargé de tenir un rôle, diſtingué par compagnies, de tous les habitans ſujets au guet ; & de les avertir du jour de chaque revue. Ceux-ci, comme aujourd'hui encore, étoient obligés de s'y trouver en armes, à peine d'amende au profit de l'Amiral.

Outre cela, il lui étoit dû par chaque feu une redevance annuelle, mais en temps de paix ſeulement, & non en temps de guerre, à moins qu'on ne manquât au guet commandé : auquel cas la redevance étoit due, outre l'amende du défaut, & la peine de la priſon pour la déſobéiſſance.

La preuve de tout ceci se trouve dans les Ordonnances de 1517, art. 28, 29 & 30; de 1543, art. 7, 8, 9 & 10; de 1584. art. 16, 17, 18 & 19, & dans la Déclaration d'Henri IV, du 23 Février 1605,

Du reste, par l'Ordonnance du 6 Août 1582, il avoit été expressément défendu à tous Gouverneurs, lieutenans, capitaines & gardes des villes, châteaux & places maritimes ou autres, de prendre aucune connoissance desdits guet & garde, &c. avec injonction d'en laisser l'entiere disposition à l'Amiral & à ses lieutenans.

Cet ordre subsista, non seulement jusqu'à la suppression de la charge d'Amiral en 1627, mais encore durant tout le temps que les fonctions de cette charge furent exercées sous le titre de Grand-Maître, Chef & Surintendant de la navigation.

En ce qui concerne la faculté qu'avoit le Grand-Maître de la navigation de nommer aux places vacantes des capitaines garde-côtes. par continuation du droit de l'Amiral, il n'en faut point d'autre preuve que l'Ordonnance du 13 Octobre 1672, rendue au sujet des capitaines & autres officiers garde-côtes nommés par M. le Duc de Beaufort, » qui avoient, est-il-dit, continué de « faire les fonctions desdites charges, quoique leurs provisions *fussent devenues » nulles par sa mort ;* à raison de quoi il leur fut fait défenses de s'en servir, & » & à toutes personnes de le reconnoître en la dite qualité: sauf à eux à se pourvoir pardevers Sa Majesté, pour en obtenir de nouvelles provisions, ainsi qu'Elle verroit bon être. «

Alors la charge d'Amiral étoit rétablie, & l'on voit que ce n'étoit plus à l'Amiral à nommer à ces places. C'est que, par le Réglement du 12 Novembre 1669, relatif à l'Edit du même mois, portant rétablissement de cette charge, le Roi s'étoit formellement réservé *le choix & provision des capitaines garde-côtes*, de même que de tous les officiers de la Marine. Réserve depuis renouvellée dans l'art. 14, tit. premier du liv. premier ci-dessus.

Ainsi il n'est pas étonnant que depuis ce temps-là l'Amiral n'ait plus nommé les capitaines garde-côtes. Tout ce qui lui est resté de son ancien droit en cette partie, c'est que les commissions que le Roi leur donne sont assujetties à son attache, & à être enrégistrées au greffe de l'Amirauté, avec prestation de serment, comme il a été observé sur l'article premier du titre précédent.

A l'égard de la redevance annuelle par feu, payable en temps de paix par chaque chef de famille sujet à la garde des côtes, de tous les droits attachés originairement à la charge d'Amiral, il n'en est peut-être point de plus ancien, ni qui ait été plus souvent confirmé en connoissance de cause.

Fixé par la quotité à cinq sols, par Edit de Louis XI, du mois d'Avril 1475, il existoit long-temps auparavant; il a été confirmé depuis : savoir sous la dénomination générique de devoir *au taux accoutumé*, par les Ordonnances de 1517, art. 30; de 1543, art. 9, & de 1584, art. 18; & formellement à raison de cinq sols par feu, par la Déclaration d'Henry IV, du 23 Février 1605, vérifiée au Parlement de Rouen le 10 Mai suivant, sous la condition toutefois qu'il n'en pourroit être demandé qu'une année; c'est-à-dire, que cette redevance n'arrérageroit point à l'*instar* de la dime & du terrage ou champart. Ce qui fut ordonné de nouveau par un autre Arrêt du même Parlement, en date du 29 Mars 1610.

Dans la ſuite, quoique ce droit eût encore été rappellé dans le préambule de la Déclaration du 31 Octobre 1647, il fut diſputé à M. le Duc de Vendôme, tant par divers Seigneurs & Gouverneurs, dont les uns avoient tenté de l'uſurper, & d'autres s'étoient oppoſés à ſa perception, que par les habitans d'une quantité conſidérable de paroiſſes maritimes qui prétendoient à l'envi ſe défendre de le payer; mais M. de Vendôme y fut conſtamment & ſans aucune interruption, maintenu par Arrêt du Conſeil des 27 Mars 1654, 11 Juillet 1659, 5 Février & 6 Septembre 1661, 10 Mars & 12 Juillet 1662, & 25 Juin 1665. Ce dernier d'autant plus remarquable, que le Duc de Vendôme avoit en tête un plus grand nombre d'adverſaires.

Il ſembloit après cela que la perception de ce droit au profit de l'Amiral ne pouvoit plus ceſſer, qu'autant que la ſuppreſſion en feroit formellement ordonnée par quelqu'acte émané de l'autorité royale ; cependant il en eſt arrivé autrement, & ce droit s'eſt éteint comme de lui-même, & par le ſimple non-uſage.

Si la recette en eût diſcontinué auſſi-tôt après le rétabliſſement de la charge d'Amiral, ou même auſſi-tôt après la promulgation de la préſente Ordonnance, on pourroit préſumer que l'intention du Roi auroit été de le ſupprimer effectivement, en ne le comprenant pas dans l'énumeration des droits anciennement attachés à cette charge : mais outre que depuis ces deux époques, il a été reconnu plus d'une fois que le Roi n'avoit pas entendu préjudicier aux autres droits de l'Amiral, ſous prétexte qu'ils n'avoient pas été rappellés dans l'énumération qu'il en avoit faite, c'eſt que, par rapport à ce droit de guet & garde ſur les côtes en particulier, il y a des monumens poſtérieurs à l'une & l'autre époques, qui prouvent que Louis XIV l'a reconnu comme un droit toujours ſubſiſtant.

Ces monumens ſont, 1°. la commiſſion que le Roi fit délivrer le 4 Octobre 1671 pour la régie & conſervation des droits de l'Amiral, pendant la minorité du Comte de Vermandois, dans laquelle commiſſion le droit de guet & garde eſt expreſſément établi.

2°. Une autre commiſſion du 9 Décembre 1683, délivrée au ſieur Fouyn pour le même ſujet, à l'occaſion de la minorité de M. le Comte de Toulouſe, dans laquelle ce droit de guet & garde eſt pareillement exprimé.

3°. Un autre Arrêt du Conſeil du 13 Décembre 1687, qui, ſur la Requête de Madame la Princeſſe de Conty, en qualité d'héritiere de M. le Comte de Vermandois ſon frere, tendante à la reſtitution dudit droit de garde que divers particuliers s'étoient fait payer durant l'exercice de M. le Comte de Vermandois, par uſurpation ſur les droits de ſa charge : ordonna que les particuliers qui ſe trouveroient avoir reçu ledit droit de garde, ſeroient aſſignés à la requête de ladite Dame, pour repréſenter les titres en vertu deſquels ils l'avoient perçu.

4°. Enfin, un autre Arrêt du Conſeil du 30 du même mois de Décembre, qui, ſans avoir égard aux titres & moyens produits par le ſieur de la Feriere, Lieutenant de Roi de Grandville, dans la vue de ſe faire maintenir en poſſeſſion dudit droit de garde, dans l'étendue du gouvernement de ladite ville, lui fit défenſes d'exiger à l'avenir ledit droit de garde, à peine de concuſſion. Dans cet Arrêt eſt viſé celui du 25 Juin 1665, ci-deſſus cité, rendu

en

en faveur de M. le Duc de Vendôme, comme l'ayant confirmé & maintenu dans la poſſeſſion de faire percevoir à ſon profit la redevance de cinq ſols par feu, en temps de paix, pour droit de guet & garde.

Ainſi dans ce temps-là M. l'Amiral étoit encore en poſſeſſion & jouiſſance de ce droit, qui par conſéquent étoit indépendant de la deſtination de l'emploi des amendes portées par l'article 3 ci-après. Comment ce droit s'eſt-il donc éclipſé dans la ſuite, ne paroiſſant pas avoir été ſupprimé par aucun Edit ni Arrêt du Conſeil; Voici ſur cela mes conjectures.

Ce droit n'étoit dû par les habitans de la garde-côte qu'en temps de paix; & réguliérement la garde-côte étoit bornée anciennement à une demi-lieue de diſtance du bord de la mer. Par l'article premier du Réglement du 23 Novembre 1701, elle fut étendue juſqu'à deux lieues : on étoit alors en guerre, & par conſéquent la redevance des cinq ſols par feu n'étoit par exigible. D'ailleurs, quand on auroit été en paix, il n'auroit pas été naturel de donner à la redevance, la même extenſion qui avoit été donnée au terrein ſujet à la garde-côte, c'eſt-à-dire . d'y aſſujettir les habitans qui venoient d'être ſoumis nouvellement au ſervice de la garde-côte.

Que l'augmentation de l'étendue de la garde-côte ne fût pas capable de faire perdre à l'Amiral le droit qu'il avoit ſur l'étendue ancienne de la garde-c ôte, c'eſt-à-dire, juſqu'à une demi-lieue de diſtance du bord de la mer, à la bonne heure; mais par la raiſon contraire ſon droit ne pouvoit pas s'étendre juſqu'à deux lieues, ſous prétexte de l'extenſion nouvellement donnée à la garde-côte juſqu'à cette diſtance de deux lieues. Il auroit fallu pour cela que le Roi eût expreſſément donné à ce droit la même extenſion qu'il avoit donné à l'étendue de la garde-côte, d'autant plutôt que le ſervice de la garde-côte n'étoit plus le même qu'autrefois.

Il étoit changé en effet depuis que le Roi s'étoit réſervé la nomination des capitaines garde-côtes. M. l'Amiral n'y avoit plus la même influence, ſurtout depuis le Réglement du 12 Mai 1696; & quoique celui du 23 Novembre 1701 portât que les capitaines garde-côtes ne commanderoient que ſous l'autorité de M. l'Amiral, on y voit néanmoins que tout ce qui concernoit le ſervice de la garde-côte devoit ſe faire par les ordres des Gouverneurs généraux ou des Commandans dans les provinces.

Le changement fut encore plus conſidérable au moyen de l'Edit du mois de Février 1705, par lequel le Roi érigea en titre d'office les capitaineries garde-côtes du Royaume, & des Réglemens intervenus en conſéquence.

Il eſt vrai que ces charges furent ſupprimées pat un autre Edit du mois de Janvier 1716, & que par un dernier Réglement du 28 du même mois, qui eſt la regle encore aujourd'hui ſubſiſtante pour la majeure partie du ſervice de la garde-côte, les choſes ont été rétablies à peu près ſur le pied qu'elles étoient au temps de notre préſente Ordonnance; mais il eſt reſté encore aſſez des changemens qui avoient interrompu la preception de la redevance de cinq ſols par feu au profit de M. l'Amiral, pour en avoir empêché le rétabliſſement.

Et d'abord l'étendue de la garde-côte étant demeurée fixée à deux lieues; comme par le Réglement du 23 Novembre 1701 il eſt évident que la redevance de cinq ſols par feu ne pouvoit être prétendue par M. l'Amiral après la paix d'Utrecht, que ſur l'ancien pied, c'eſt-à-dire, que juſqu'à une demi-lieue de diſ-

tance de la côte. Or cette diſtinction qui devoit mettre une différence notable entre les habitans ſujets à la garde-côte, & rendre leur condition inégale en cette partie, tandis que les charges du ſervice étoient abſolument les mêmes, formoient déjà un grand inconvénient, capable même, ſoit par jalouſie naturelle aux payſans, ſoit par l'eſprit d'intérêt qui les domine ſinguliérement, d'engager pluſieurs de ceux qui avoient leur domicile dans l'étendue de la demi-lieue à le transférer au-delà, pour s'exempter du paiement de la redevance : ce qui auroit dépeuplé d'autant les lieux les plus voiſins de la côte, tandis que l'intérêt de l'Etat exige que ces mêmes lieux ſoient les plus habités, à raiſon de la promptitude du ſecours qui peut en réſulter. Et ſi l'on oppoſe que ce changement de domicile n'étoit point arrivé du temps que la garde-côte ne s'étendoit pas au-delà de demi-lieue, c'eſt qu'alors ils auroient perdu les privileges attachés à la garde-côte, ce qu'ils n'auroient pas eu à craindre en allant s'établir au-delà de la demi-lieue, dès qu'ils auroient été ſujets tout de même à la garde des côtes.

Cela tout ſeul n'auroit pas empêché à la vérité, que M. l'Amiral n'eût continué la perception de ſa redevance de cinq ſols par feu dans l'étendue de la demi-lieue, ſur ceux des habitans qui s'y ſeroient trouvés domiciliés; mais, outre les embarras de cette régie à l'occaſion de laquelle il auroit fallu poſer les bornes de la demi-lieue & faire dreſſer des rôles particuliers pour les habitans domiciliés dans l'étendue de la même demi-lieue, c'eſt qu'au fonds le droit de l'Amiral étoit devenu ſujet à conteſtation ; attendu que, ſuivant les titres qui l'avoient établi ou confirmé en ſa faveur, il n'étoit dû par les habitans de la garde-côte, en temps de paix, qu'à cauſe qu'ils étoient diſpenſés du guet & garde ſur les côtes durant le même temps, & qu'ils n'étoient aſſujettis à s'aſſembler pour paſſer en revue que de deux ans en deux ans ; au lieu que par les nouveaux Réglemens concernant le ſervice de la garde-côte, non ſeulement ils étoient devenus ſujets à paſſer en revue deux fois l'année, mais encore à faire l'exercice une fois le mois. Ordre qui s'obſerve encore aujourd'hui.

La condition des habitans ſujets à la garde des côtes ayant donc changé auſſi conſidérablement, il n'étoit pas naturel qu'avec cette ſurcharge ils demeuraſſent encore aſſujettis à l'ancienne redevance de cinq ſols par feu.

Telles ſont les raiſons qui vraiſemblablement engagerent feu M. le Comte de Toulouſe à y renoncer, en le laiſſant tomber par ſimple prétermiſſion. Auſſi depuis ce temps-là n'en a-t-il plus été queſtion.

ARTICLE PREMIER.

LES habitans des paroiſſes ſujettes au guet de la mer, ſeront tenus de faire la garde ſur la côte, *quand elle ſera commandée ; à peine de trente ſols d'amende* contre le défaillant, pour la premiere fois, & d'amende arbitraire, pour la ſeconde.

LES habitans des paroiſſes ſujettes au guet de la mer. Anciennement la garde-côte ne s'étendoit, comme il vient d'être dit, que juſqu'à une demi-lieue de diſtance du bord de la mer : Ordonnance de 1543, art. 10, & de 1584, art. 19. Par le Réglement du 23 Novembre 1701, elle a été étendue juſqu'à deux lieues, ce qui a été confirmé par l'article premier, tit. 5 du Réglement du 28 Janvier 1716, qui eſt la loi générale toujours ſubſiſtante ſur le fait de la garde-côte, & par l'article 20 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757.

Ce ſont donc les habitans des paroiſſes ſituées dans cette étendue de deux lieues, qui ſont ſujets au guet de la mer & à la garde ſur les côtes ; mais il en faut excepter :

1°. Non ſeulement ceux qui ſont au-deſſous de l'âge de ſeize ans, (art. 20 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757, auparavant le ſervice ne commançoit qu'à 18 ans) & ceux qui ſont au-deſſus de l'âge de 60 ans, mais encore les matelots, aux termes dudit Réglement du 28 Janvier 1716, art. 2 du tit. 2 ; ce qui avoit déjà été ainſi preſcrit par le Réglement du 13 Juin 1708. A l'égard des matelots, la raiſon de l'exemption eſt qu'ils doivent le ſervice ſur les vaiſſeaux du Roi : & pour ce qui eſt des autres, c'eſt l'âge avant lequel ou après lequel on ne peut être forcé au ſervice. Le matelot en eſt même diſpenſé à 50 ans. Voyez le titre des matelots *ſuprà*, art 2.

2°. Ceux qui ont ſervi durant trente ans dans la garde-côte, puiſqu'ils doivent avoir alors leur congé abſolu, ſuivant l'article 9 titre 5 dudit Réglement de 1716 ; mais il ſemble que cela ne doit s'entendre que de trente années de guerre, de même que les vingt années de ſervice qui operent l'exemption de la taille en faveur de ceux qui ſe ſeront diſtingués dans quatre occaſions.

3.° Ceux qui ſont chargés du recouvrement des deniers royaux, durant tout le temps de leur exercice ou geſtion.

4°. Les Commis des Poſtes, des Aides & autres Employés des Fermes.

5°. Les Gardes-Etalons.

6°. Les Charpentiers de navires, Calfats & autres ouvriers affectés au ſervice de la Marine ; les Syndics des paroiſſes durant le temps de leur exercice. Art. 21 & 22 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757.

7°. Enfin, ceux qui ſont commis par M. l'Amiral ou par les Officiers de l'Amirauté pour veiller aux naufrages & au ſauvement des effets qui viennent à la côte.

Par les anciennes Ordonnances, ceux qui n'étoient taxés qu'à 5 ſols de taille étoient exempts de la garde-côte ; mais depuis longues années il n'y a plus de taux auſſi modique.

Seront tenus de faire la garde. Aujourd'hui cela ne regarde plus que les habitans compris dans les compagnies des paroiſſes ; ceux des compagnies détachées en ſont diſpenſés, parce qu'ils ont un ſervice ſéparé. Art. 2 du même tit. 5, art. 6 du tit. 7, & art. premier & 9 du tit. 8 dudit Réglement de 1716. Cela avoit déjà été ainſi ordonné par l'art. 3 du Réglement du 13 Juin 1708, & par l'art. 4, titre des amendes du Réglement du 2 Mai 1712, & a encore été nouvellement confirmé par l'Ordonnance du 5 Juin 1757, art. 39 & ſuivant.

Quand elle sera commandée, par le capitaine général garde-côte ou son représentant qui de son côté doit prendre les ordres du Gouverneur ou Commandant général de la province. Art. 5, 8 & 10, tit. 2 du même Réglement de 1716, en conformité de celui du 13 Juin 1708, art. 16, 17 & 32. Voyez aussi sur ce sujet l'Ordonnance du 5 Juin 1757.

Mais tout cela n'est que pour le service en temps de guerre. En temps de paix il n'y a point de guet & garde à faire sur la côte. Art. 13 du Réglement du 24 Septembre 1713 ; il n'est question que des montres ou revues, & de l'exercice des soldats. Les revues sont au nombre de deux par an, au mois de Mai, & au mois d'Octobre ou de Novembre ; & l'exercice doit se faire une fois le mois. En cette partie il n'y a point de distinction entre les compagnies des paroisses & les compagnies détachées ; tous ceux qui les composent sont également obligés de s'y trouver.

Pour ce qui est des revues, voir l'art. 4 du tit. 2 ; l'art. 6 du tit. 5, & l'art. 4 du tit. 9 du Réglement de 1716, dont les dispositions sont relatives aux articles premier & 2 du Réglement du 24 Septembre 1713 ; voir aussi le nouveau Réglement du 14 Avril 1758.

En ce qui concerne l'exercice ; voir l'art. 3 du tit. 4, l'art. 6 du tit. 5, & l'art. 4 du tit. 9 ; le tout conforme aux articles 6 & 7 dudit Réglement du 24 Septembre 1713.

A peine de trente sols d'amende, &c. Par l'article 9 du Réglement du 23 Novembre 1701, de même que par l'art. 36 du Réglement du 13 Juin 1708, l'amende avoit été laissée à l'arbitrage des Gouverneurs généraux ou Commandans des provinces. Le Réglement du 2 Mai 1712, articles premier & 2, l'avoit fixée à 10 sols pour la premiere fois, à 20 sols pour la seconde ; & en cas de récidive, il la laissoit à l'arbitrage tout de même du Commandant de la province, suivant l'art. 10 ; ce qui avoit été confirmé par autre Réglement du 24 Septembre 1713, art. 7 ; mais par le Réglement du 28 Janvier 1716, elle ne peut être moindre de dix sols, ni plus forte de quarante sols, art. 7 du tit. 5. Cela veut dire que pour le premier défaut il n'y a que 10 sols d'amende, & que pour le second elle peut être portée jusqu'à 40 sols, à l'arbitrage du Juge.

Pour ce qui est du service en temps de guerre, l'art. 3 du tit. 8 conformément au Réglement du 2 Mai 1712, titre des peines, art. premier, soumet à 15 jours de prison & à 20 sols d'amende le soldat de compagnie qui ne se sera pas rendu à son poste, ou qui après y être venu aura quitté sa compagnie sans la permission du commandant ; & s'il quitte pendant quelque action, il doit être condamné aux galeres perpétuelles. A l'égard de ceux qui doivent faire la garde sur la côte, étant commandés aussi en temps de guerre, la peine du manquement est également de 20 sols d'amende & de prison en cas de récidive ; art. 9 du même titre 8. La derniere Ordonnance du 5 Juin 1757, art. 39 & 40, ne parle que de prison, sans amende ; mais cette Ordonnance, qui laisse bien des choses à desirer, laisse subsister tout ce à quoi elle n'a pas dérogé : il y a quelque chose de plus dans le nouveau Réglement du 14 Avril 1758.

ARTICLE II.

N'Entendons toutefois comprendre les habitans des paroiſſes qui doivent le guet ès Villes, Châteaux & Places fortes ſituées ſur la mer, leſquels ſeront tenus de l'y faire, & non ſur la côte.

ON trouve la même diſpoſition dans l'Ordonnance de 1543, art. 10, & dans celle de 1584, art. 19. Il n'auroit pas été naturel, en effet, que ceux qui étoient aſſujettis au guet & garde dans les Villes & Châteaux euſſent encore été tenus de faire le guet ſur la côte. Mais aujourd'hui cette diſtinction n'a plus lieu, parce que la garde de ces Villes, Châteaux & Places fortes ſitués ſur le bord de la mer ou dans la mer, eſt confiée en tout temps à des troupes réglées ou aux invalides; de ſorte que le ſoin de renforcer ces poſtes, en cas d'alarme, par les habitans de la garde-côte, regarde uniquement le Commandant de la province.

ARTICLE III.

LE Lieutenant de l'Amirauté jugera les amendes ſur les rapports du clerc du guet, lequel en fera la recette: & les deniers ſeront appliqués, à la diligence de notre Procureur, aux réparations du corps-de-garde.

C'Eſt encore aujourd'hui le Lieutenant de l'Amirauté qui doit prononcer les amendes contre ceux qui manquent de ſe trouver aux revues générales ou particulieres, & aux exercices. Ce droit avoit été attribué au Gouverneur général ou Commandant de la province, par les art. 9 & 15 du Réglement du 23 Novembre 1701, par l'art. 36 du Réglement du 13 Juin 1708, & par l'art. 10, titre des amendes, du Réglement du 2 Mai 1712; mais il a été rendu au Lieutenant de l'Amirauté par le Réglement du 28 Janvier 1716, art. 7 du tit. 5, & art. 2 du tit. 10, à quoi il ne paroît pas qu'il ait été dérogé par la derniere Ordonnance du 5 Juin 1757, ni par le nouveau Réglement du 14 Avril 1758.

Les amendes ſe prononcent contre les défaillans, ſur le rôle qu'en doit tenir le clerc du guet, aux termes de l'art. 3, tit. premier, & du même art. 7, tit. 5 dudit Réglement. Il en fut autrement tant que les officiers des Commiſſaires aux montres & revues ſubſiſterent; c'étoit à eux alors à tenir le rôle des défaillans & à faire la recette des amendes, à la charge néanmoins de remettre au greffe de l'Amirauté, tous les ſix mois, un état des amendes payées & à payer, ſuivant les articles 12, 13 & 14, titre des amendes du Réglement du 2 Mai 1712.

Le Réglement du 28 Janvier 1716 ne dit point par qui la recette des amen-

des sera faite; mais puisqu'il a rétabli le clerc du guet pour tenir le rôle des défaillans, conformément à notre Ordonnance, il est évident, comme il a été observé sur l'art. 4 du précédent titre, qu'il a entendu que ce seroit aussi ce clerc du guet qui feroit la recette des amendes, relativement à la disposition du présent article & suivant; aussi est-ce l'usage qui s'observe actuellement.

Quant à la destination des amendes, qui, aux termes de ce même article, doivent, à la diligence du Procureur du Roi, être appliquées aux réparations du corps-de-garde, cette disposition a été renouvellée par Ordonnance de M. le Comte de Toulouse, en exécution du Réglement du Roi, du 12 Mai 1696.

Depuis ce temps-là il fut ordonné par l'art. 8 du Réglement du 23 Novembre 1701, que la recette des amendes seroit faite par ceux que les Intendans des provinces y préposeroient, pour en être le produit employé par les ordres de Sa Majesté, mais par l'art. 37 du Réglement du 13 Juin 1708, il a été réglé que le produit desdites amendes seroit employé *aux réparations des corps-de-garde & entretien du feu & chandelle d'iceux*, *sans qu'elles puissent être diverties à d'autres usages*; & cette destination, conforme à celle prescrite par le présent article, n'a point changé depuis, n'y ayant rien de contraire dans les Réglemens postérieures.

Cependant, comme suivant le Réglement de 1716, il n'y a de subsistant en temps de paix que les corps-de-garde bâtis en pierres ou en briques, & que les dépenses de leur entretien sont peu considérables, l'usage s'est introduit d'appliquer les amendes aux réparations des drapeaux, guidons & étendarts, des tambours & des habits uniformes; le tout sous la direction du capitaine général de chaque capitainerie, sans en communiquer au Procureur du Roi, comme si son ministere étoit borné en cette partie, à veiller au recouvrement des amendes; encore est-on attentif à lui ôter la connoissance, quoiqu'il ne soit pas douteux qu'il n'ait droit d'examiner si les amendes ont été payées, & l'emploi qui en a été fait.

Quant à la construction, la conservation & la démolition des corps-de-garde & magasins, voir le tit. 7 & les articles premier & second du tit. 9 du Réglement de 1716. L'aricle 3 parlant de l'inventaire des ustensiles, veut qu'il en soit remis une copie au greffe de l'Amirauté.

ARTICLE IV.

LE Clerc du guet sera tenu, à peine de destitution, de metrre de six mois en six mois au greffe de l'Amirauté, un rôle des amendes payées, & de celles qui resteront à payer.

TAnt qu'il y a eu des commissaires aux montres revues en titre d'office, c'étoit à eux à remplir l'obligation imposée ici au clerc du guet, comme il résulte de l'art. 14 du titre des amendes, du Réglement du 2 Mai 1712 : ainsi notre article n'a jamais cessé d'avoir son exécution; il n'y a eu de différence que par rapport au sujet qui y étoit astreint.

Aujourd'hui les choses sont au même état qu'elles étoient au temps de la

promulgation de cette Ordonnance, puisque le clerc du guet a été rétabli par le Réglement du 28 Janvier 1716, qui en cette partie n'a souffert aucun changement par la derniere Ordonnance du 5 Juin 1757.

L'objet de cet article est de pourvoir au recouvrement des amendes contre ceux qui sont en demeure ou qui refusent d'en faire le paiement; & ce soin regarde naturellement le Procureur du Roi, qui au moyen de ce rôle est instruit de ce qui reste à payer des amendes. Mais, comme il a été observé sur l'article précédent on fait se passer de son ministere à cet égard; on se sert même pour cela d'un moyen qui n'est pas régulier, quoiqu'il semble autorisé par l'art. 10, tit. des amendes du Réglement du 2 Mai 1712. Ce moyen est d'emprisonner par voie de fait & exécution militaire, ceux qui sont en retard de payer; & ce qui me fait dire que ce moyen n'est pas régulier, c'est la dispositions des articles 1 & 2, tit. 10 du Réglement du 28 Janvier 1716, qui a rétabli les Officiers de l'Amirauté dans leur ancien droit, par rapport à la garde-côte; d'où il s'ensuit que le recouvrement forcé des amendes ne doit se faire qu'à la diligence du Procureur du Roi. Il est pourtant vrai au fonds que l'emprisonnement est la voie la plus courte pour parvenir au paiement des amendes; ainsi cet usage peut être toléré absolument, pourvu néanmoins que l'on corrige l'abus où sont les capitaines de faire grace de l'amende à qui il leur plaît de leurs soldats; car, que cette remise soit gratuite ou non, elle ne va pas moins contre le bien du service, ne fût-ce que par le sujet de murmurer qu'elle donne à ceux qui ne sont pas traités si favorablement. Il en est de même de l'exemption de service pour les revues, l'exercice & le guet de la mer; aussi tout cela leur est-il expressément défendu par l'art. 9, tit. 2 du Réglement du 28 Janvier 1716; & plus particuliérement encore sous des grieves peines, sur-tout l'exemption étant à titre onéreux & non gratuit, par les art. 10 & 11 du Réglement du 2 Mai 1712, titre des revues, à qui se rapporte la disposition de l'article 40 du nouveau Réglement du 14 Avril 1758.

ARTICLE V.

LE signal se fera de jour par fumée, & de nuit par feu.

CES signaux, qui sont les mêmes que ceux indiqués par l'Ordonnance de 1517, art. 29, par celle de 1543, art. 8, & par celle de 1584, art. 17, ont été pratiqués de tout temps, comme il résulte des notes de Cleirac, sur l'art. 83 de la Jurisdiction de la Marine, pag. 547 & 548, d'où le commentateur a tiré tout ce qu'il a dit sur cet article.

Mais on ne s'en tient pas toujours à ces signaux *de jour par fumée & de nuit par feu.* Il en est d'autres que l'on peut y joindre, ou subsistituer même, tels que ceux indiqués par l'art. 10 du Réglement du 13 Juin 1708, & par l'art 11, tit. 8 du Réglement du 28 Janvier 1716, qui peuvent être faits avec des pavillons ou des coups de canon, qui soient vus ou ouis d'un corps-de-garde à l'autre; le tout sans préjudice des autres signaux qui peuvent être ordonnés par le Commandant, tels qu'il le jugera à propos, avec ordre de

les répéter, & qu'ils se fassent à des distances assez rapprochées, pour qu'ils puissent être apperçus plus aisément & rendus plus composés, suivant l'art. 12 du même Réglement de 1716.

Cependant les signaux par fumée le jour, & par feu la nuit, comme se faisant remarquer de plus loin, sont préférés par le Réglement du 23 Novembre 1701, art. 13, qui en conséquence ordonne qu'il y ait sur les lieux où ils se devront faire, les matieres nécessaires pour cela, & qui charge les capitaines garde-côtes d'y tenir la main.

Mais ces signaux ne sont d'usage qu'en temps de guerre, & en cas d'alarme.

ARTICLE VI.

LES habitans des paroisses sujettes au guet de la mer, seront tenus d'avoir en tout temps dans leurs maisons, chacun un mousquet ou fusil, une épée, une demi-livre de poudre, & deux livres de balles, à peine de cent sols d'amende.

NOs anciennes Ordonnances ci-devant citées, s'étoient contentées de dire que l'Amiral contraindroit les habitans sujets à la garde des côtes, *à eux armer & ambastonner comme il appartient.*

La maniere de faire la guerre ayant changé depuis, c'est la raison pour laquelle notre article, confirmé par l'Ordonnance du 5 Juin 1757, art. 44, a ordonné (mais *vide infrà*) qu'ils fussent armés & pourvus de munitions de guerre, de la façon qui y est prescrite, & cela en tout temps, c'est-à-dire, en temps de paix comme en temps de guerre. Cependant cela ne s'exécute pas à la rigueur en temps de paix pour les munitions, à moins que l'on ne prévoye une guerre prochaine. Au surplus, lorsque ces troupes sont commandées pour s'opposer aux descentes, c'est le Roi qui leur fait fournir les munitions de guerre & le pain, dès le lendemain de leur arrivée pour le service de la garde-côte. Il y a pourtant une exception par l'Ordonnance du 5 Juin 1757, art. 31, en ce qui concerne la solde, qui ne doit courir qu'après le quatrieme jour de service, lorsqu'il ne sera question que des détachemens pour la garde des redoutes, corps-de-garde, batteries & autres postes.

Pour reprendre notre article, le Réglement du 13 Juin 1708, a ajouté, art. 5, qu'outre le fusil, chaque habitant seroit muni d'une bayonnette, d'un porte bayonnette & d'un fourniment avec le cordon ; ce qui ayant été passé sous silence dans l'art. 8, titre des amendes, du Réglement du 2 Mai 1712, qui ne parle que d'un fusil & d'une épée en bon état, a été expressément ordonné de nouveau par le Réglement du 28 Janvier 1716, art. 3, tit. 5. Aujourd'hui par la nouvelle Ordonnance du 5 Juin 1757, art. 33, c'est le Roi qui fait fournir aux compagnies détachées les armes nécessaires pour le service ; & ces armes, qui doivent être déposées dans un magasin destiné à cette fin pour n'en être tirées qu'à l'occasion des revues & du service, sont sujettes à y être rapportées aussi-tôt après le service fini.

Mais

Mais, par l'art. 24 du nouveau Réglement du 14 Avril 1758, il est ordonné que les armes, au lieu d'être déposées dans les magasins, resteront, pendant la guerre, entre les mains des soldats de ces compagnies détachées, lesquels soldats seront tenus d'entretenir leurs armes en bon état, &c.

A l'égard des milices des compagnies du guet, l'article 25 les dispense, pour l'avenir, de se fournir d'armes & de munitions à leurs frais; & veut que les paroisses soient tenues de pourvoir chacun des corps-de-garde du nombre de fusils nécessaires pour la garde ordinaire du guet, & du même calibre que ceux des compagnies détachées, & qu'ils y soient entretenus pendant le temps de la guerre, ainsi que la poudre, les balles, pierres de rechange, tirre-bourres & tourne-vis, proportionnément au nombre des soldats qui seront commandés pour le service de chacun desdits corps-de-garde.

Il en est de même en Bretagne, art. 50 de l'Ordonnance du 25 Février 1756, & en Normandie, art. 22 du Reglement du 15 Février 1758. *Secus* en Picardie, art. 31 du Réglement du 30 Mars 1758; & en Guienne & en Languedoc, les Réglemens des 13 Août 1757 & 15 Mai 1758 n'en disant rien.

En Provence, c'est à la province à fournir tout ce qui est nécessaire pour armer & équiper les garde-côtes. Ordonnances des 27 Avril 1746, & premier Mai 1748.

Quant à l'amende pour contravention à notre article, elle avoit été réduite à 50 sols par l'art. 8 du Réglement de 1712; mais par celui de 1716, elle a été rétablie à cent sols, conformément au présent article.

L'article 4 du même Réglement ordonne de plus qu'il sera établi, autant qu'il sera possible, l'uniformité des armes, qu'à mesure qu'il manquera de fusils & de bayonnettes, ils seront remplacés par d'autres du modele de ceux des soldats de la marine, & pris dans les magasins désignés, après en avoir fixé le prix, & fait les épreuves convenables; mais il est entendu que les habitans garde-côtes doivent en être fournis à leurs frais, excepté aujourd'hui les miliciens enrôlés pour six ans dans les compagnies détachées, auxquels, comme il vient d'être observé, le Roi fait fournir les armes.

Tout cela, avec les exercices ordonnés une fois le mois, a pour objet de dresser les habitans sujets à la garde-côte au maniement des armes, & de les rendre, par-là, plus propres à prévenir les descentes des ennemis, ou à les repousser.

C'est pour cela encore que, par l'art. 10 du Réglement du 23 Novembre 1701, il a été permis « au Commandant de la province de donner ses ordres pour » leur faire brûler des amorces & les faire tirer ensuite, afin de les accoutumer » au feu, & pour les dresser à bien tirer; Sa Majesté faisant espérer qu'Elle » pourroit accorder des prix pour ceux qui se distingueroient dans cet exer- » cice; » ce qui a été renouvellé par l'art. 8, tit. 5 du Régl. du 28 Janvier 1716.

Dans ces dernieres années, les exercices ont été si multipliés & si réguliers, sur-tout par rapport aux compagnies détachées, qu'on en a fait des troupes très bien disciplinées. On en a aussi dressé un certain nombre à l'exercice du canon; & en général le succès a été tel, que plusieurs, après avoir remporté les prix proposés, ont été jugés capables de former d'autres canonniers, & que tous ont été reconnus également propres au service des batteries.

L'heureuse épreuve que l'on a fait de l'utilité de ce nouvel arrangement

fera ſans doute tenir exactement la main dans la ſuite à l'obſervation de la diſcipline parmi ces troupes garde-côtes, puiſque c'eſt à leur ardeur pour le ſervice, au courage qu'elles ont montré pour la défenſe de la patrie, & à leur bonne contenance dans le péril, que l'on doit, en grande partie, attribuer le mauvais ſuccès de la tentative des Anglois au mois de Septembre 1757.

Il eſt vrai que les belles diſpoſitions de M. le Maréchal de Senectere & les habiles manœuvres des Officiers généraux qui commandoient ſous ſes ordres, ſur-tout de M. le Marquis de Langeron, Lieutenant-général des Armées du Roi, & de M. de Rouſſiac, Maréchal de camp, dont l'un avoit aſſis ſon camp à Fouras, & l'autre à Angoulin, ont déconcerté toutes les meſures priſes par les Anglois pour la deſcente, qui ne leur a pas paru praticable, malgré la force prodigieuſe de leur armement; mais ces Généraux, avec auſſi peu de troupes réglées qu'ils en avoient, (elles ne conſiſtoient qu'en trois bataillons & un régiment de dragons) n'auroient pu faire face par-tout aux ennemis, & leur préſenter un front capable de les intimider, ſans le ſecours des milices garde-côtes, dont les évolutions régulieres & multipliées, aux preuves de leur deſir d'en venir aux mains, ajoutoient l'avantage de groſſir conſidérablement leur nombre.

Tout cela joint à l'adreſſe de nos Généraux à faire paſſer continuellement des troupes de l'un à l'autre camp, comme ſi c'euſſent été de nouvelles troupes qui y arrivaſſent, en a impoſé aux Anglois, de maniere qu'après avoir reſté dix jours dans nos rades, ils ont pris le parti de la retraite, ſans autre fruit de leur terrible expédition, annoncée avec tant d'appareil & d'emphaſe, que la priſe de la petite iſle d'Aix mal défendue, & la démolition de ſon Fort.

Mais, ſous prétexte que nos milices garde-côtes ont ſi bien ſervi dans cette circonſtance critique, il ſeroit fort peu sûr de ſe repoſer uniquement ſur elles du ſoin de défendre nos côtes; non-ſeulement à raiſon de leur petit nombre, eu égard à l'étendue du terrein qu'il y a à garder; mais encore parce que de pareilles troupes, quelque courage qu'elles faſſent paroître, ne ſont pas en état de tenir ferme contre des ennemis aguerris, ſi elles ne ſont ſoutenues par des troupes réglées & accoutumées à vaincre.

C'eſt tout ce qu'il me convient de dire ſur ce ſujet. On trouvera dans une relation imprimée peu de temps après cet événement; (relation à laquelle ſe réfere l'Hiſtorien de la Rochelle dans ſon ſecond volume) un récit également circonſtancié & bien écrit de cette fameuſe entrepriſe des Anglois, & des précautions priſes pour faire échouer leur projet. L'Auteur de cette relation, au reſte, n'a du tout point flatté les Rochellois, en faiſant valoir le zele qu'ils témoignerent à l'envi pour la défenſe de la Ville. Ce zele, en effet, ne pouvoit aller plus loin, puiſqu'en moins de trois jours, il ſe forma un grand nombre de compagnies de jeunes gens de tous états, faiſant enſemble plus de mille hommes, qui montoient la garde tour à tour avec un détachement de milices, & qui par-là ſe chargeoient de défendre la Ville à la place des deux bataillons campés à Fouras & à Angoulin pour diſputer la deſcente.

Le Commerce ſe diſtingua auſſi en particulier, en faiſant élever diverſes batteries de canons tirés de leurs vaiſſeaux pour défendre l'entrée du port, & cela aux frais des Négocians & Armateurs. Le Corps de Ville, de ſon côté, pourvut à l'approviſionnement de la Ville, & fit fournir des rafraîchiſſemens aux différentes troupes répandues ſur les côtes.

Ce même nouvel ordre, introduit dans la garde-côte, s'eſt étendu à toutes les provinces maritimes du Royaume, excepté le pays Boulonnois, dont les habitans ont le privilege de ſe garder eux-mêmes; mais ſi, dans les divers Réglemens intervenus ſur cette matiere, on trouve des diſpoſitions uniformes, il y en a auſſi de particulieres pour quelques pays.

On peut voir à ce ſujet, outre les pieces ci-deſſus citées, des 5 Juin 1757, 9 & 14 Avril 1758; pour la Provence, les Ordonnances des 21 Avril 1746, & premier Mai 1748; pour la Bretagne, l'Ordonnance du 25 Février 1756, & le Réglement du 10 Août audit an 1756; pour Belle-Iſle, l'Ordonnance du 26 Mai 1755; pour la Guienne, le Réglement du 13 Août 1757; pour la Normandie, celui du 15 Février 1758; pour la Picardie, celui du 30 Mars auſſi 1758; & pour le Languedoc, l'Ordonnance du 15 Mai encore de 1758: enfin l'Ordonnance du 12 Mars 1759, concernant les nouveaux Inſpecteurs des milices garde-côtes.

En faiſant le relevé de ces différens Réglemens, on trouve que les compagnies détachées qui compoſent l'élite de la garde-côte, forment:

En Picardie, 1050 hommes, non compris le Boulonnois, dont les habitans, comme il a été obſervé, ont le privilege de garder leur pays, & qui, pour cela, entretiennent un corps de plus de 6000 hommes.

En Normandie, 15200 hommes.

En Bretagne, 10000 hommes.

A Belle-Iſle, 1200 hommes.

En Poitou, 1920 hommes d'infanterie, & 100 dragons.

En Aunis, 1600 hommes d'infanterie, & 100 dragons, non compris l'Iſle de Ré qui fournit au moins 2000 hommes.

En Saintonge, 1760 hommes d'infanterie, & 200 dragons, ſans y comprendre l'iſle d'Oleron, dont la garde-côte eſt auſſi forte que celle de l'iſle de Ré.

En Guienne, 2500 hommes d'infanterie, & 500 dragons; mais, par une derniere Ordonnance du 21 Octobre 1758, ce corps de dragons a été porté à 900 hommes, en dix-huit compagnies de 50 hommes chacune, formant enſemble neuf eſcadrons.

En Languedoc, 2000 hommes.

Et en Provence, 2 autres mille hommes.

Ce qui fait en tout plus de 50000 hommes de troupes d'élite, & bien exercées.

Et, comme ces compagnies détachées ne forment pas le tiers des milices garde-côtes, on peut compter ſur 180000 hommes garde-côtes, outre les gens de mer.



ARTICLE VII.

FAisons défenses à tous Huissiers de saisir pour dettes, *même pour deniers royaux*, les armes & munitions ci-dessus, à peine de cinquante livres d'amende; en laquelle, en cas de contravention, ils seront condamnés par les Officiers de l'Amirauté, bien que les Actes & Jugemens, en vertu desquels les saisies auront été faites, aient été donnés par d'autres Juges, auxquels nous en interdisons la connoissance.

CEt article a été confirmé par le Réglement du 28 Janvier 1716, où il est expliqué, mot à mot, dans l'article 5 du titre 5.

S'il n'est pas permis de saisir ces armes & munitions, *même pour deniers royaux*, à plus forte raison la saisie n'en est-elle pas licite pour toute autre dette, de quelque nature que ce soit, même de la part du vendeur, qui doit s'imputer alors d'avoir fait crédit : le bien du service de la garde-côte l'exige de la sorte.

En vertu de l'attribution faite, par cet article, aux Officiers de l'Amirauté, il s'ensuit que l'opposition à une pareille saisie doit être portée pardevant eux; qu'il y auroit incompétence, si elle étoit formée devant d'autres Juges, même devant ceux qui auroient rendus les Jugemens, en conséquence desquels la saisie auroit été faite. Delà il s'ensuit encore que, si l'opposition étoit portée ailleurs qu'à l'Amirauté, les Juges de cette Jurisdiction seroient fondés à revendiquer la cause, en faisant défenses aux parties de plaider ailleurs que pardevant eux, à peine d'amende; & que, sans autre examen, ils sont autorisés à déclarer la saisie nulle, & à condamner l'Huissier ou Sergent en cinquante livres d'amende, de quelque Jurisdiction qu'il soit; laquelle amende, qui est au profit de M. l'Amiral, puisqu'elle n'a pas de destination marquée, est payable par provision, nonobstant l'appel, & toutefois sans y préjudicier, aux termes de l'art. 2, tit. 10 du Réglement de 1716, entre les mains du Receveur de M. l'Amiral, sur sa simple soumission, comme à l'égard des amendes prononcées en toute autre matiere.

La même raison qui a fait interdire la saisie de ces armes & munitions, a fait défendre aussi à quiconque, par l'article 9, titre des amendes du Réglement du 2 Mai 1712, de les acheter des habitans garde-côtes à peine de confiscation, & de 30 liv. d'amende, payable sans déport ni remise. Mais tout cela ne s'entend que des armes & munitions que doit nécessairement avoir le garde-côte, suivant ce qui a été remarqué sur l'article précédent; s'il en avoit en plus grand nombre, rien n'empêcheroit que cet excédant ne pût être valablement saisi sur lui, & qu'il n'eût la faculté de le vendre.

Il est quantité d'autres choses qu'on ne peut valablement saisir sur les gens de la campagne & autres; sur quoi voir l'Ordonnance de 1667, & les Auteurs qui ont écrit sur ce sujet.

RÉGLEMENT

Que le Roi, de l'avis de son très-cher & très-amé Oncle le Duc d'Orléans Régent, veut être observé, à l'avenir, pour le service de la garde-côte.

Du 28 Janvier 1716.

TITRE PREMIER.

Des Officiers Garde-côtes.

ARTICLE PREMIER.

IL y aura dans chaque capitainerie un capitaine, un major & un Lieutenant.

II. Ces officiers garde-côtes seront pourvus par Sa Majesté; &, sur leurs commissions, ils prendront l'attache de l'Amiral de France, devant qui ils prêteront serment, ou devant ses Lieutenans aux Sieges d'Amirauté, dans le détroit desquels ils seront établis, & y feront enrégistrer leurs commissions; &, jusqu'à ce que les capitaines desdites capitaineries soient pourvus, les capitaines & autres officiers des compagnies franches de milice garde-côte, ensemble ceux des compagnies des paroisses, continueront à faire les fonctions de leur emploi, & veilleront à la discipline desdites compagnies, ainsi qu'ils faisoient avant la suppression des offices de la garde-côte.

III. Il y aura, dans l'étendue de chaque capitainerie, un ou plusieurs clercs du guet, selon l'étendue de ladite capitainerie, qui seront commis par l'Amiral ou ses Lieutenans, tant pour avertir les habitans de se trouver aux revues, & de monter la garde, que pour tenir registre des défaillans.

IV. Les capitaines des capitaineries garde-côtes auront rang de capitaine d'infanterie; &, en cas que, dans le service, ils aient eu un grade plus considérable, il leur sera donné le même par leurs commissions: à l'égard du major, il aura aussi rang de capitaine d'infanterie, & le lieutenant celui de lieutenant d'infanterie.

V. Lesdits officiers garde-côtes seront exempts de tutelle, curatelle, nomination à icelles, & autres charges de Ville; & ce service leur tiendra lieu de celui qu'ils pourroient rendre dans les armées, de même qu'au ban & arriere-ban, dont ils seront exempts; & pourront mériter, dans les occasions, d'être reçus dans l'Ordre de Saint Louis. Pourront tous lesdits officiers garde-côtes, durant la guerre, demander & obtenir des Lettres d'Etat, comme s'ils servoient dans les armées.

TITRE II.

Des Capitaines des Capitaineries Garde-Côtes.

ARTICLE PREMIER.

Chaque capitaine garde-côte s'appliquera à acquérir une parfaite connoissance de sa capitainerie, dans toute son étendue, tant par rapport aux paroisses qu'elle contient, leur situation, leur distance, & les chemins qui conduisent de l'une à l'autre, qu'au nombre & à la qualité des habitans de chaque paroisse, de même que de la nature & de l'étendue des côtes qu'ils auront à défendre, & des lieux où ils jugeront à propos de placer des retranchemens & des batteries en temps de guerre, afin d'en pouvoir rendre compte toutes les fois qu'on le leur demandera.

II. Les capitaines garde-côtes feront faire un rôle général de tous les habitans depuis l'âge de 18 ans jusqu'à 60; (sans qu'aucun matelot y puisse être compris) pour servir au guet & garde de la côte, & de ce rôle ils en tireront le nombre qui sera jugé nécessaire pour en former les compagnies détachées: mais cette disposition ne pourra avoir lieu qu'après avoir été approuvée par le Gouverneur général ou Commandant de la Province.

III. Ils s'informeront des gentilshommes de la capitainerie, ou autres vivant noblement, & faisant profession des armes, & qui demanderont à commander les compagnies, ou à remplir les places de lieutenans & d'enseignes; ils choisiront les meilleurs sujets, à qui ils ne donneront leur commission, qui ne sera néanmoins valable qu'après qu'elle aura été visée par le Gouverneur ou Commandant général de la Province.

IV. En temps de paix, les capitaines garde-

côtes feront la montre & revue des habitans qui sont dans l'étendue de leur capitainerie, deux fois l'année; savoir, le premier jour de Mai, & l'une des Fêtes du commencement de Novembre; elle se fera dans le lieu qu'ils jugeront le plus convenable, ils auront soin d'en avertir huit jours auparavant les Officiers d'Amirauté, en présence de qui cette revue doit être faite, & qui en doivent garder le contrôle dans leur greffe. Il ne sera point fait d'autre revue générale durant l'année; mais Sa Majesté desire seulement que chaque capitaine fasse trois fois l'année la visite de chacune des paroisses de sa capitainerie.

V. Dans ces visites, ils assembleront les capitaines, lieutenans & enseignes, pour savoir d'eux l'état de leurs compagnies, du nombre des hommes dont chacune sera composée, aussi-bien que des armes dont ils seront armés, dont ils dresseront des états avec des officiers seulement, & sans détourner les habitans de leur ouvrage: ces visites seront pourtant annoncées au prône quelques jours auparavant, & on sonnera la cloche lorsqu'elles commenceront, afin que les habitans qui auront des plaintes à faire contre leurs officiers, puissent venir les faire librement aux capitaines garde-côtes, qui pourront, par provision, interdire ceux qui se trouveront en faute, & en rendront compte aux Gouverneurs généraux ou Commandans des Provinces, pour recevoir leurs ordres.

VI. Ils examineront ces officiers, pour voir s'ils savent faire l'exercice, & s'ils sont capables de le montrer aux autres; ils le leur feront faire en leur présence, & leur donneront les instructions dont ils auront besoin.

VII. En cas que les milices de plusieurs capitaineries soient obligées de s'assembler, le plus ancien capitaine garde-côte commandera, suivant le grade dont il sera revêtu; &, si leurs commissions sont de même date, celui qui aura servi dans les troupes, commandera.

VIII. Les capitaines garde-côtes ne pourront, dans l'étendue de leur capitainerie ni ailleurs, ordonner, de leur autorité, aucune imposition, charroi ni corvées aux villages & paroisses, qu'avec le consentement des Officiers généraux ou particuliers de la Province, qui sont en droit & en usage d'en ordonner: pourront toutefois, dans les nécessités urgentes, ordonner ce qui sera absolument nécessaire pour le service, à condition d'envoyer sur le champ, auxdits Officiers généraux ou particuliers, copie de l'ordre qu'ils auront été obligés de donner & un mémoire des raisons qu'ils auront eu de le faire, sous peine, pour ceux qui l'auront donné, d'en demeurer responsables en leur propre & privé nom, s'ils se trouvoient l'avoir donné mal-à-propos.

IX. Aucun officier de la garde-côte ne pourra donner d'exemption de service, pour quelque cause que ce puisse être à aucun habitant, non plus qu'à ceux qui auront été une fois reçus & incorporés dans les compagnies; & ceux qui en demanderont, seront obligés de se pourvoir pardevant le Gouverneur ou Commandant de la Province.

X. Ils prendront les ordres du Commandant de la Province, pour le temps & les lieux de l'exercice des compagnies, en observant que les soldats desdites compagnies puissent y venir & retourner chez eux dans l'espace d'un demi-jour; &, lorsque le temps & les lieux auront été réglés, ils tiendront la main à ce que lesdites assemblées se fassent réguliérement, & seront tenus d'y assister.

TITRE III.

Des Majors & Lieutenans des Capitaineries Garde-côtes.

ARTICLE PREMIER.

Ces officiers seront obligés de se trouver aux revues & exercices des compagnies de leurs capitaineries, & auront soin, en temps de guerre, que les gardes soient réguliérement montées, dont ils rendront compte au capitaine de la capitainerie.

Le Major commandera dans la capitainerie, en l'absence du capitaine, & le lieutenant, au défaut de tous les deux.

TITRE IV.

Des Capitaines des Compagnies.

ARTICLE PREMIER.

Chaque capitaine de compagnie tiendra la main à ce que la discipline soit bien observée, & que les armes de ses soldats soient en bon état; il rendra compte au capitaine garde-côte de l'état où il les aura trouvées, & de ceux qui en manqueront, afin qu'il y soit pourvu.

II. Le capitaine de compagnie détachée, qui sera gentilhomme, commandera les autres capitaines qui ne le seront point; entre deux gentilshommes, celui qui aura servi dans les troupes, commandera; &, entre les capitaines

qui ne le seront point, le commandement appartiendra au plus ancien.

III. Ils feront faire l'exercice à leurs soldats une fois le mois, un jour de Fête ou de Dimanche, dans le centre des paroisses qui composent leurs compagnies, & ils le feront publier à l'issue de la messe paroissiale, huit jours auparavant.

TITRE V.

Des Paroisses sujettes aux Guet & Garde.

ARTICLE PREMIER.

Toutes les paroisses situées sur le bord de la mer, ou à la distance de deux lieues dans les terres, seront sujettes aux guet & garde.

II. Les habitans desdites paroisses seront destinées, en général, à faire le guet & garde ordinaires sur la côte, dont toutes fois seront exempts ceux qu'on choisira pour entrer dans les compagnies détachées.

III. Les habitans desdites paroisses seront tenus d'avoir, en tout temps, chez eux, un fusil, une bayonnette, un porte-bayonnette, un fourniment avec le cordon, une demi-livre de poudre & deux livres de balles, à peine de cent sols d'amende,

IV. Il sera établi, autant qu'il sera possible, l'uniformité des armes pour les milices garde-côtes; &, à mesure qu'il manquera des fusils & des bayonnettes, ils seront remplacés par d'autres, qui seront du modele de ceux des soldats de la marine; & pris dans les magasins ou fabriques qui seront désignés, après en avoir fixé le prix, & fait les épreuves convenables.

V. Il est défendu à tous huissiers de saisir, pour dettes, même pour deniers royaux, les armes & munitions ci-dessus, à peine de 50 liv. d'amende; en laquelle, en cas de contravention, ils seront condamnés par les Officiers d'Amirauté, bien que les Actes & les Jugemens en vertu desquels les saisies auront été faites, aient été donnés par d'autres Juges, auxquels la connoissance en est interdite,

VI. Ils auront soin de se trouver exactement aux revues & aux exercices, pour s'instruire de ce qu'ils auront à faire, tant pour le maniement des armes, que pour savoir les postes qu'ils doivent occuper, en cas d'alarme.

VII. Le clerc du guet tiendra le rôle des défaillants, qui seront condamnés à l'amende par les Officiers d'Amirauté, laquelle amende ne pourra être moindre que de dix sols, ni plus forte que de quarante sols.

VIII. Il sera, de temps en temps, fourni de la poudre & des balles aux capitaines garde-côtes, pour exercer les soldats à tirer au blanc; & il sera assigné des prix à ceux qui se seront distingués par leur adresse.

IX. Tout soldat de compagnie, qui aura servi durant vingt années de guerre, & qui justifiera, par des certificats de ses officiers, qu'il s'est distingués dans quatre occasions, sera exempt de taille le reste de sa vie; &, s'il a servi trente ans, il aura son congé absolu.

X. Les paroisses sujettes au guet & garde seront exemptes de fournir des hommes pour les milices de terre.

TITRE VI.

Des Capitaineries & des Côtes.

ARTICLE PREMIER.

Les capitaineries seront divisées, sur l'avis de l'Amiral de France, & des Gouverneurs ou Commandans généraux dans les Provinces, par un Réglement qui déterminera l'étendue de chaque capitainerie, & le nombre des paroisses qui y seront nommées.

II. Le conseil de marine sera chargé de faire visiter, exactement & en détail, les côtes de chaque capitainerie, par des ingénieurs & des officiers de marine, pour observer & déterminer les endroits où les descentes sont les plus aisées ou les plus difficiles; désigner les lieux où, en temps de guerre, il faudra faire des retranchemens & des plates-formes pour des batteries; marquer la forme desdits retranchemens; déterminer les lieux où il conviendra d'établir les corps de garde, & des magasins pour les munitions qu'il y aura à distribuer sur toute la côte, en cas d'alarme.

III. Tout ce que dessus se fera avec le capitaine garde-côte, qui pourra donner ses avis, &, en même temps, s'instruire de tout ce qui regarde la défense de la côte qui lui est confiée; il en sera dressé des avis doubles, qui seront envoyés au Conseil de Marine, & auxquels sera joint le plan de la côte & des retranchemens, batteries, corps-de-garde & magasins qu'il conviendra d'établir: le tout signé par les officiers ingénieurs qui auront été commis pour faire cette visite.

TITRE VII.

Des corps-de-garde, plates-formes & magasins.

ARTICLE PREMIER.

Les corps-de-garde, lorsqu'on en aura besoin, seront construits par corvées des paroisses de la capitainerie où ils seront établis.

II. Lesdites paroisses fourniront ce qui sera nécessaire pour la construction desdits corps-de-garde, qui seront faits, suivant la nature des lieux, de planches ou de solives, avec de la terre entre deux, & couverts de chaume ou autre matiere commune dans le pays; fourniront aussi les tables, bancs, chaises, rateliers & autres choses nécessaires, tant pour lesdits corps-de-garde, que pour les plates-formes; le tout sur l'avis du capitaine garde-côte, au bas duquel sera l'Ordonnance de l'Intendant de la Province.

III. Les corps-de-garde & batteries ainsi établis, seront consignés en l'état où ils se trouveront, & avec un inventaire de tous les ustensiles, à celui qui y viendra commmander, & qui en demeurera responsable, jusqu'à ce qu'il les ait consignés à celui qui viendra le relever.

IV. Lorsque les corps-de-garde & plates-formes, ne seront plus nécessaires, ils seront démolis par corvées des mêmes paroisses qui auront été employées à leur construction; & toutes les pieces qui pourront servir une autre fois, comme pieces de charpente, planches, portes, fenêtres & autres choses semblables, seront transportées dans les paroisses les plus voisines, pour être déposées, ou dans la grange des dîmes, ou dans les voûtes de la paroisse, & remises à la garde des Marguilliers, Syndics ou Consuls, qui en demeureront responsables; & seront faites lesdites corvées, comme il a été dit ci-dessus, sur l'avis du capitaine garde-côte, au bas duquel sera l'Ordonnance de l'Intendant. A l'égard des corps-de-garde qui se trouveront bâtis de pierre ou de brique, ils ne seront point démolis; les fenêtres & les portes en seront bouchées, & les couvertures seront entretenues.

V. En temps de guerre, les magasins seront établis dans une ou plusieurs paroisses, d'où les munitions seront plus aisément transportées partout où il sera besoin; & seront à la garde des Marguilliers desdites paroisses, qui en seront responsables.

VI. Il y aura des corps-de-garde établis, le long de la côte, pour les compagnies détachées; &, sur les hauteurs, pour les habitans destinés au guet & à la découverte.

TITRE VIII.

Du Service, en temps de guerre.

ARTICLE PREMIER.

Les officiers des compagnies détachées feront monter la garde journellement dans les postes, & par le nombre de soldats qui sera réglé par le capitaine garde-côte, sous les ordres du Gouverneur ou du Commandant Général de la Province.

II. Il sera établi, dans chaque capitainerie, des signaux & des correspondances, pour faire marcher les compagnies dans les endroits nécessaires pour s'opposer aux entreprises des ennemis, suivant les ordres du Commandant dans la Province, ou même du capitaine garde-côte, dans les occasions imprévues.

III. Tout soldat de compagnie qui ne sera pas rendu à son poste, ou qui, après y être venu, quittera sa compagnie sans la permission du commandant, sera condamné à quinze jours de prison, & à vingt sols d'amende; &, s'il quitte pendant quelque action, aux galeres perpétuelles.

IV. Les retranchemens étant faits ou rétablis, le capitaine garde-côte assignera aux compagnies ou aux soldats les retranchemens qu'ils y devront occuper; & cela dans le plus grand détail qu'il sera possible, afin qu'en cas de besoin, les postes se trouvent garnis sans confusion & sans retardement.

V. Il sera fait une visite des côtes, pour déterminer les lieux où, en temps de guerre, il faudra établir des retranchemens: ces lieux seront désignés, autant qu'il sera possible, par des marques permanentes, & aisées à reconnoître, comme un arbre, rocher, fondriere ou autre chose pareille; &, dans les lieux où il n'y aura pas de pareille connoissance, ils seront marqués par des pierres enfoncées en terre, comme des bornes; ensorte qu'en cas d'alarme, sans avoir besoin d'ingénieurs ni officiers fort expérimentés, l'officier garde-côte soit en état de pouvoir faire travailler à ces retranchemens, sur les plans qui lui en seront envoyés du dépôt du Conseil de la Marine.

VI. Au lieu des revues ordinaires de Mai & de Novembre, qui se feront durant la paix, chaque capitaine garde-côte en fera une durant la guerre, à l'ouverture de la campagne, avec tous les officiers de sa capitainerie, tant de ceux des compagnies détachées de milice garde-côte, que de celles des compagnies des paroisses, pour régler les postes, & établir un service bien réglé pendant les six mois de campagne, dont il dressera un état, qu'il fera approuver par le Commandant dans la Province.

VII. Au commencement du mois de Juillet, Août & Septembre, il visitera encore tous les postes, mais sans faire de revue.

VIII. Il sera fait une revue générale à la fin d'Octobre, de même qu'au mois de Mai, afin de disposer & régler toutes choses pour l'hiver

IX.

IX. Tous les habitans des paroisses sujettes au guet de la mer, qui ne sont point incorporés dans les compagnies détachées, seront tenus de faire la garde sur la côte, lorsqu'ils seront commandés, sous peine de vingt sols d'amende contre le défaillant, & de prison en cas de récidive.

X. De ces habitans non incorporés dans les compagnies détachées, il sera formé une compagnie dans chaque paroisse, dont le capitaine, le lieutenant & l'enseigne seront choisis par le capitaine garde-côte, qui leur donnera des commissions, lesquelles seront visées par le Gouverneur ou Commandant dans la province.

XI. Le capitaine garde-côte leur donnera les instructions pour les signaux, tels qu'il jugera à propos de les établir; soit de feu, fumée, pavillons ou de coups de canons, qui soient vus & ouis d'un corps-de-garde à l'autre, & même répétés par chacun d'eux, pour avertir des mouvemens qui se feront, & des vaisseaux ennemis qui paroîtront.

XII. Les lieux où l'on établira les signaux, seront le plus proche les uns des autres que faire se pourra, pour qu'ils puissent être apperçus plus aisément, & rendus plus composés.

XIII. Les officiers des compagnies, uniquement destinées au guet, seront chargés du soin de placer journellement les habitans destinés pour les différens postes d'où l'on peut faire la découverte, & de les relever par d'autres; les postes, aussi bien que le nombre des gens qui les doivent garder, seront réglés par le capitaine garde-côte.

XIV. Lorsque, par le moyen du guet & de la garde, il aura connoissance des flottes ou des vaisseaux ennemis qui paroîtront à la mer, il en donnera avis au Commandant & à l'Intendant de la province, de même qu'au Commandant & à l'Intendant de la Marine du port le plus prochain; & il observera que ces avis soient les plus détaillés & les plus circonstanciés qu'il sera possible.

XV. Pour faire passer les avis avec plus de diligence & de facilité dans tous les endroits où il faudra les faire passer, il sera établi, de paroisse en paroisse, des messagers à pied, qui seront, à toute heure du jour & de la nuit, en état de faire passer d'une paroisse à l'autre les paquets qui leur seront apportés; leur paiemens seront réglés & ordonnés par l'Intendant, aussi-bien que les amendes contre les paroisses, en cas de manquement au service.

XVI. Les compagnies commandées pour les retranchemens, batteries ou autres postes, seront tenues de se fournir du pain pour quatre jours, après quoi, il leur en sera fourni aux dépens du Roi.

TITRE IX.

Du service en temps de paix.

ARTICLE PREMIER.

Dès que la paix sera faite, les corps-de-garde, batteries & magasins seront démolis par corvées, ainsi qu'il a été dit ci-dessus; & tout ce qui pourra être serré & transporté, le sera dans les paroisses voisines, & mis à la garde des Marguilliers, Syndics ou Consuls, qui s'en chargeront par un inventaire, & en demeureront responsables; à l'égard de ceux de maçonnerie, ils seront conservés & entretenus, comme il est dit ci-devant.

II. Il sera fait d'abord un inventaire général par les Officiers d'Amirauté de tout ce qui sera en état d'être transporté; & à la confection duquel assistera le capitaine garde-côte, & ses officiers qui y signeront.

III. Il sera fait trois copies de cet inventaire, dont l'une demeurera au greffe de l'Amirauté, la deuxieme sera envoyée à l'Intendant de la province, & la troisieme au capitaine garde-côte: la même chose sera observée à l'égard des inventaires particuliers.

IV. Pendant la paix, chaque capitaine garde-côte fera seulement deux revues, tant des compagnies détachées, que de tous les hommes des paroisses qui composent sa capitainerie.

V. La premiere se fera le premier jour de Mai, & la deuxieme dans les premieres Fêtes du mois de Novembre, & sera même retardée dans les pays où les vendanges ne seront pas encore faites.

VI. On choisira toujours pour ces revues un jour de Fête ou Dimanche; elles se feront en présence des Officiers de l'Amirauté, à l'ordinaire; ils en tiendront le contrôle, dont ils enverront copie au Conseil de Marine, au Gouverneur ou Commandant dans la province, & en garderont une copie à leur greffe.

VII. Les capitaines des compagnies détachées feront faire l'exercice à leurs soldats une fois le mois, un jour de Fête ou de Dimanche, dans le centre des paroisses qui composent leur compagnie; & le feront publier, huit jours d'avance, à la Messe de Paroisse.

TITRE X.

Des Officiers d'Amirauté.

ARTICLE PREMIER.

Les Officiers d'Amirauté connoîtront, con-

formément à l'Ordonnance de 1681, de tout ce qui a rapport à la garde-côte, dont la connoissance est interdite à tous autres Juges.

II. Dans les matieres qui regardent la garde-côte, leurs sentences pour les amendes seront exécutoires, nonobstant & sans préjudice de l'appel, jusqu'à la somme de 50 liv.

III. Il est défendu à tous capitaines garde-côtes de prendre aucune connoissance des bris & naufrages, échouemens, épaves & varech, sous les peines portées par l'Ordonnance de 1681.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Gouverneurs & Commandans généraux dans ses provinces, & autres Officiers généraux, employés sous l'autorité desdits Gouverneurs & Commandans dans lesdites provinces; comme aussi aux Intendans & Commissaires départis dans les provinces & généralités, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution du présent Réglement, lequel sera lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait à Paris le 28 Janvier 1716.

Signé, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

Registré, oui ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être executé selon sa forme & teneur, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le vingt-huitieme jour de Mai mil sept cent seize. Signé, *DONGOIS.*

LETTRES-PATENTES DU ROI, sur le Réglement rendu pour le service de la Garde-côte, le 28 Janvier 1716.

Données à Paris le 4 Février 1716.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : à tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Nous avons supprimé, par notre Edit du mois de Janvier dernier, tous les offices des Capitaines généraux, Lieutenans-généraux, Majors, Aides-majors, Commissaires & Archers, Gardes-côtes, créés par Edits des mois de Février 1705, Juillet 1707, Septembre 1709, & Avril 1713. Nous avons aussi fait un Réglement, en date du 28 du même mois, au sujet de ce que nous voulons être observé à l'avenir pour le service de la Garde-côte; pour l'exécution duquel nous avons jugé nécessaire de faire expédier nos Lettres-Patentes adressantes à nos Cours, & d'y faire attacher ledit Réglement sous le contre-scel: A ces causes, de l'avis de notre très-cher & très-amé oncle le Duc d'Orléans, Régent; de notre très-cher & très-amé cousin le Duc de Bourbon; de notre très-cher & très-amé oncle le Duc du Maine; de notre très-cher & très-amé oncle le Comte de Toulouse, & autres Pairs de France, grands & notables personnages de notre Royaume, nous, en confirmant ledit Réglement, en date du 28 du mois dernier, ci-attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie, l'avons autorisé & autorisons par ces présentes signées de notre main: voulons qu'il soit enrégistré en nos Cours, & exécuté selon sa forme & teneur.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces présentes, ensemble ledit Réglement, ils aient à faire lire, publier & enrégistrer, & le contenu en icelles garder & observer selon sa forme & teneur, nonobstant tous Edits, Ordonnances, Réglemens & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons, En témoin de quoi nous avons fait apposer notre scel auxdites présentes : car tel est notre plaisir. Données à Paris le quatrieme jour de Février, l'an de grace mil sept cent seize, & de notre regne le premier. *Signé*, LOUIS, *Et plus bas*, par le Roi, le Duc d'Orléans, Régent, présent. *Signé* PHELYPEAUX. Et scellé du grand sceau de cire jaune.

Registrées, oui, & ce requérant le Procureur-général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le vingt-huitieme jour de Mai mil sept cent seize. Signé, *DONGOIS.*



ORDONNANCE DU ROI,

En interprétation de l'Article III du Titre 2 du Réglement du 28 Janvier 1716, concernant la Garde-côte.

Du 5 Avril 1724.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait repréſenter le Réglement qu'Elle a rendu, le 28 Janvier 1716, pour le ſervice de la garde-côte, qui donne pouvoir ſeulement aux capitaines des capitaineries garde-côtes, de choiſir & nommer les capitaines, lieutenans & enſeignes des compagnies de milices de leurs capitaineries : & étant informée que le ſervice de la garde-côte ſouffre de l'abſence des capitaines des capitaineries qui obtiennent des congés, les places d'officiers des compagnies qui viennent à vaquer n'étant point remplies ; Sa Majeſté, deſirant y pourvoir, a ordonné & ordonne que, lorſque les capitaines des capitaineries garde-côtes ſeront abſens de la province où ſont ſituées leurs capitaineries, les majors deſdites capitaineries, & pareillement, en l'abſence deſdits capitaines & majors, les lieutenans deſdites capitaineries pourront nommer aux places vacantes de capitaines, lieutenans & enſeignes des compagnies de milices garde-côtes de leurs capitaineries, en ſe conformant, pour le choix des ſujets, auxdits Réglemens : déclare Sa Majeſté que les commiſſions qu'ils délivreront, ne ſeront valables qu'après qu'elles auront été viſées par le Gouverneur ou Commandant-général de la province, ainſi qu'il eſt ordonné par ledit Réglement : veut cependant qu'en cas d'abſence dudit Gouverneur ou Commandant-général des provinces où ils commandent, leſdits majors ou lieutenans puiſſent donner des commiſſions, leſquelles auront lieu, à condition qu'à l'arrivée deſdits Gouverneurs ou Commandans-généraux, elles leur ſeront préſentées pour être par eux viſées, conformément à l'Ordonnance du 13 Juillet 1722. Mande Sa Majeſté à Monſieur le Comte de Toulouſe, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la préſente Ordonnance, qui ſera lue, publiée & affichée par-tout où beſoin ſera. Fait à Verſailles le cinquieme Avril mil ſept cent vingt-quatre. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui regle le rang entre les capitaines des compagnies détachées de la Garde-côte.

Du 9 Juillet 1729.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ voulant prévenir les difficultés qui pourroient arriver entre les capitaines des compagnies détachées de la garde-côte, pour le rang & le commandement entr'eux, Elle a ordonné & ordonne, en interprétant le Réglement du 28 Janvier 1716, ce qui ſuit :

ARTICLE PREMIER.

Les capitaines des compagnies détachées auront rang entr'eux du jour & date de leurs commiſſions, ſoit qu'elles aient été accordées par le feu Roi, ou qu'elles aient été données de-

puis le Réglement du 28 Janvier 1716, & conformément à icelui, par les capitaines des capitaineries garde-côtes, & visées des Gouverneurs ou Commandans des provinces,

II. S'il se trouve plusieurs capitaines qui aient des commissions du même jour, ceux qui seront gentilshommes, & qui auront servi dans les troupes réglées, auront rang avant les autres; & ceux qui ne seront point gentilshommes, & qui auront servi dans lesdites troupes, auront rang avant ceux qui seront gentilshommes, & qui n'y auront point servi.

III. Si ces capitaines, pourvus de commissions du même jour, se trouvent être tous gentilshommes, & avoir tous servi dans les troupes réglées, ils prendront rang entr'eux, suivant l'ancienneté de leurs services, en qualité d'officiers dans lesdites troupes : il en sera usé de même entre ceux qui ne seront point gentilhommes, au cas qu'ils aient tous servi dans lesdites troupes.

IV. S'il se trouve que tous ces capitaines, pourvus de commissions d'une même date, n'aient point servi dans les troupes réglées, le rang appartiendra à ceux qui seront gentilshommes.

V. Veut Sa Majesté que tous lesdits capitaines n'aient le commandement que suivant le rang à eux attribué par la présente Ordonnance.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Gouverneurs & Commandans généraux dans ses provinces, & autres Officiers généraux employés sous l'autorité desdits Gouverneurs & Commandans dans lesdites provinces; comme aussi aux Intendans & Commissaires départis dans les provinces & généralités, de tenir la main chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera registrée aux greffes des Amirautés, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Marly le neuvieme Juillet mil sept cent vingt-neuf. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui regle que les capitaines des compagnies détachées de la Garde-côte *seront pourvus de commissions de Sa Majesté.*

Du 4 Novembre 1734.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ estimant convenir au bien de son service d'accorder des commissions aux capitaines des compagnies détachées des milices garde-côtes de son Royaume, comme il a été pratiqué par le feu Roi son bisaïeul; Elle a ordonné & ordonne ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Il ne sera plus donné par les capitaines des capitaineries garde-côtes, les commissions des emplois de capitaine des compagnies détachées de la garde côte, nonobstant ce qui est porté par l'article 3 du titre 2 du Réglement pour le service de la garde-côte, du 28 Janvier 1716, auquel Sa Majesté a dérogé, pour ce regard seulement, & sans tirer à conséquence.

II. Les capitaines desdites compagnies détachée seront pourvus, à l'avenir, de commissions de Sa Majesté, pour commander lesdites compagnies.

III. Il sera pris l'attache de l'Amiral de France sur lesdites commissions, qui seront registrées, par extrait, au greffe de l'Amirauté du ressort, pour lequel enrégistrement il sera payé, par lesdits capitaines des compagnies détachées, vingt sols pour tous frais & droits.

IV. Les capitaines qui ont des commissions du feu Roi pour commander lesdites compagnies détachées, continueront de les commander, sans qu'il soit besoin d'obtenir de nouvelles commissions de Sa Majesté : ils seront néanmoins tenus de faire enrégistrer lesdites commissions du feu Roi, au greffe de l'Amirauté du ressort, de la même maniere portée par l'article précédent.

V. Les capitaines desdites compagnies détachées, qui auront des commissions des capitaines des capitaineries garde-côtes, ne pourront en faire aucunes fonctions en vertu desdites commissions, après le premier Mars de l'année prochaine; & seront tenus de se pourvoir par

devers Sa Majeſté, pour en obtenir de nouvelles commiſſions, qui ſeront accordées, ainſi qu'Elle aviſera bon être.

VI. Les lieutenans & enſeignes des compagnies détachées, & les capitaines & autres officiers des compagnies des paroiſſes de la garde-côte, continueront d'être pourvus de commiſſions des capitaines des capitaineries, conformément audit Réglement du 28 Janvier 1716.

Mande & ordonne Sa Majeſté à Monſieur le Comte de Toulouſe, Amiral de France, aux Gouverneurs & Lieutenans-généraux dans ſes provinces, & autres officiers généraux employés ſous l'autorité deſdits Gouverneurs & Lieutenans-généraux; comme auſſi aux Intendans & Commiſſaires départis dans les provinces & généralités, de tenir la main, chacun en droit ſoi, à l'exécution de la préſente Ordonnance, qui ſera regiſtrée dans les greffes des Amirautés du Royaume, lue & publiée par-tout où beſoin ſera. Fait à Fontainebleau le quatrieme Novembre mil ſept cent trente-quatre. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui regle le rang entre les capitaines des compagnies détachées de la Garde-côte.

Du 31 Janvier 1735.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant réglé, par ſon Ordonnance du 4 Novembre de l'année derniere, que les capitaines des compagnies détachées des milices garde-côtes, ſeroient pourvus de ſes commiſſions; & eſtimant convenable d'expliquer ſes intentions pour le rang & le commandement entr'eux, Elle a ordonné & ordonne, en interprétant le Réglement du 28 Janvier 1716, & l'Ordonnance du 9 Juillet 1729, ce qui ſuit:

ARTICLE PREMIER.

Les capitaines des compagnies détachées auront rang entr'eux du jour & date de leurs commiſſions, ſoit qu'elles aient été accordées par le feu Roi, ou qu'elles ſoient données par Sa Majeſté, en conformité de l'Ordonnance du 4 Novembre 1734.

II. Les capitaines qui auront des commiſſions du même jour, leſquels ſeront gentilshommes, & qui auront ſervi dans les troupes réglées, auront rang avant les autres capitaines des compagnies detachées des capitaineries; & ceux qui ſe trouveront dans ce cas, prendront rang entr'eux, ſuivant l'ancienneté du grade qu'ils avoient dans les troupes réglées.

III. Les capitaines qui auront des commiſſions du même jour, leſquels auront ſervi dans les troupes réglées, & qui ne ſeront point gentilshommes, auront rang après les capitaines qui ſeront gentilshommes & qui auront ſervi; & ceux qui ſe trouveront dans ce cas, prendront rang entr'eux, ſuivant l'ancienneté du grade qu'ils avoient dans les troupes réglées.

IV. Les capitaines pourvus de commiſſions du même jour, leſquels ſeront gentilshommes, & qui n'auront point ſervi dans les troupes réglées, auront rang après les capitaines qui y auront ſervi; & ceux qui ſe trouveront dans ce cas, prendront rang entr'eux, ſuivant l'ancienneté de leurs ſervices dans la garde-côte.

V. Les capitaines pourvus de commiſſions du même jour, leſquels ne ſeront point gentilshommes, & qui n'auront point ſervi dans les troupes réglées, auront rang après ceux qui ſeront gentilshommes; & ceux qui ſe trouveront dans ce cas, prendront rang entr'eux, ſuivant l'ancienneté de leurs ſervices dans les milices garde-côtes.

VI. Leſdits capitaines auront le commandement entr'eux, ſuivant le rang à eux attribué par la préſente Ordonnance.

VII. Les capitaines deſdites compagnies détachées, ainſi que ceux des paroiſſes, continueront de ſervir ſous l'autorité des capitaines des capitaineries garde-côtes, des majors & des lieutenans d'icelles; &, au défaut ou en l'abſence du capitaine de la capitainerie, le major y commandera; & le commandement ſera déféré au lieutenant, au défaut ou en l'abſence du capitaine & du major; le tout conformément au Réglement du 28 Janvier 1716.

VIII. Les lieutenans des capitaineries auront

à l'avenir rang de capitaines d'infanterie, nonobstant ce qui est porté par ledit Réglement.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Gouverneurs & Commandans-généraux dans ses provinces, & autres Officiers-généraux employés sous l'autorité desdits Gouverneurs & Commandans dans lesdites provinces; comme aussi aux Intendans & Commissaires départis dans les provinces & généralités, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera registrée aux greffes des Amirautés, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le 31 Janvier 1735. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui regle que les commissions des capitaines des compagnies détachées garde-côtes seront enrégistrées par extrait, sur la simple remise qui en sera faite aux greffes des Amirautés, sans aucune autre formalité.

Du 16 Juillet 1737.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter son Ordonnance du 4 Novembre 1734, portant que les capitaines des compagnies détachées de la garde-côte, seroient pourvus de ses commissaires, sur lesquelles ils prendroient l'attache de l'Amiral de France; que lesdites commissions seroient registrées, par extrait, au greffe de l'Amirauté du ressort, & qu'il seroit payé à cet égard vingt sols pour tous frais & droits; & estimant convenir de régler la maniere dont ledit enrégistrement doit être fait, Elle a ordonné & ordonne, veut & entend que les commissions des capitaines des compagnies détachées garde-côtes soient enrégistrées par extrait, sur la simple remise qui sera faite desdites commissions au greffe de l'Amirauté du ressort, sans qu'il soit besoin d'aucune autre formalité, en payant vingt sols pour tous droits d'enrégistrement, conformément à l'Ordonnance du 4 Novembre 1734.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant-général en la province de Bretagne, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera registrée aux greffes des Amirautés, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le seizieme Juillet mil sept cent trente-sept. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les milices garde-côtes des provinces de Picardie, Normandie, Poitou, Aunis, Saintonge & Guyenne.

Du 5 Juin 1757.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant été informée que le service des milices garde-côtes avoit été entiérement négligé, Elle a jugé à propos, dès l'année derniere, dans la vue d'y mettre plus d'ordre & de regle, de faire faire des nouvelles dispositions dans les capitaineries garde-côtes de ses provinces maritimes de l'Océan, qui tendent principalement à exercer & discipliner les mili-

ciens qui composent les compagnies détachées desdites capitaineries ; à l'effet de quoi il lui a paru convenable d'établir des inspecteurs généraux, pour avoir le commandement des milices garde-côtes dans chaque province. S. M. voulant dispenser aussi les miliciens desdites compagnies détachées, de se fournir d'armes & de munitions à leurs frais, ainsi qu'ils y ont été assujettis par l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, & par le Réglement du 28 Janvier 1716; Elle a ordonné qu'il leur en seroit fourni de ses magasins ; &, comme Elle a déja prescrit, par son Ordonnance particuliere du 25 Février 1756, ce qu'Elle veut être observé à cet égard dans sa province de Bretagne, Elle a ordonné & ordonne ce qui suit, qu'Elle veut être exécuté dans ses provinces de Picardie, Normandie, Poitou, Aunis, Saintonge & Guyenne, en attendant qu'Elle explique définitivement ses intentions par des Réglemens particuliers.

ARTICLE PREMIER.

S. M. révoque les provisions & commissions dont sont actuellement pourvus les capitaines, majors & lieutenans des capitaineries garde-côtes desdites provinces, lesquels continueront néanmoins de jouir pendant leur vie des mêmes exemptions & privileges dont ils jouissoient. Révoque aussi Sa Majesté les commissions dont sont actuellement pourvus les capitaines des compagnies détachées desdites capitaineries ; & tous autres titres qu'elle avoit ci-devant fait expédier à divers officiers garde-côtes, soit en qualité d'aides-majors, ou autrement.

II. Il sera fait par la suite une nouvelle division des paroisses qui devront composer chaque capitainerie garde-côte, Sa Majesté se réservant de fixer, par des Réglemens particuliers, le nombre desdites capitaineries, ainsi que le nombre & la force des compagnies détachées, qui seront affectées à chaque capitainerie.

III. Il sera établi par Sa Majesté des inspecteurs généraux qui auront le commandement des milices garde-côtes sous l'autorité des Gouverneurs ou Commandans généraux dans lesdites provinces, lesquels inspecteurs généraux seront obligés à résidence dans le département où ils seront placés, & rendront compte de toutes leurs opérations au Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine.

IV. Chaque capitainerie garde-côte sera commandée par un capitaine général qui aura sous lui un major & un aide-major pour avoir particuliérement le détail de ce qui concernera les compagnies détachées ; & en outre un capitaine général du guet, & un lieutenant du guet, pour avoir le détail de ce qui concernera les compagnies du guet.

V. Chaque compagnie détachée sera commandée par un capitaine, qui aura sous lui un ou deux lieutenans, suivant la force des compagnies,

VI. Les inspecteurs généraux auront rang de colonels ; les capitaines généraux, de lieutenans-colonels ; les majors, de capitaines d'infanterie & premiers capitaines de la garde-côte, & comme tels commanderont à tous aides-majors des capitaineries, aux capitaines des compagnies détachées, & aux capitaines généraux du guet ; & les aides-majors auront rang de lieutenans d'infanterie, à moins qu'ils n'eussent déja la commission de capitaine, auquel cas veut Sa Majesté que ceux qui en seroient pourvus en conservent le rang ; & à l'égard de ceux qui n'avoient pas commission de capitaine, elle pourra leur être accordée après deux années de service en qualité d'aide-major, sur le compte qui sera rendu de leur zele & capacité au Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, par les inspecteurs généraux garde-côtes.

VII. Les capitaines généraux garde-côtes, de même que les majors, rouleront entr'eux, chacun dans leur grade, suivant l'ancienneté de leurs commissions. Si leurs commissions se trouvoient de même date, celui qui aura servi auparavant dans un grade supérieur, ou le plus longtemps, à grade égal, dans les troupes réglées, commandera de préférence ; en cas d'égalité de grade & d'ancienneté de service, ils tireront ensemble pour prendre le rang que le sort leur donnera ; & s'ils n'avoient pas servi dans les troupes réglées, mais seulement dans les milices garde-côtes, avant la présente Ordonnance, ils prendront rang entr'eux, suivant le grade & le temps qu'ils auront servi précédemment dans lesdites milices.

VIII. Les capitaines des compagnies détachées auront rang entr'eux du jour & date de leurs commissions; & au cas qu'elles fussent de même date, ils se conformeront aux dispositions portées par l'Ordonnance du 31 Janvier 1735.

IX. Il sera expédié des provisions, commissions & brevets à tous les capitaines généraux, majors & aides-majors des capitaineries; & des commissions à tous les capitaines des compagnies détachées & capitaines généraux du guet, qui ont été désignés, l'année derniere, par un état que S. M. a approuvé, ainsi qu'à ceux qu'Elle a aussi agréés depuis pour remplir les emplois qui sont devenus vacans.

X. Veut Sa Majesté qu'il soit pris sur les pro-

visions, commissions & brevets accordés aux capitaines généraux, majors & aides-majors, l'attache de l'Amiral de France, devant qui lesdits officiers prêteront serment, ou devant ses lieutenans aux Sieges d'Amirauté dans le détroit desquels ils seront établis, & y feront enrégistrer lesdites provisions, commissions & brevets. Il sera payé aux Officiers d'Amirauté pour tous droits de prestation de serment, réception & enrégistrement desdites provisions, commissions & brevets, savoir, par les capitaines généraux la somme de six livres, par les majors celle de cinq livres, conformément à l'Ordonnance de Sa Majesté, du 3 Juillet 1725, & celle de vingt sols par les aides-majors.

XI. Les capitaines des compagnies détachées & les capitaines généraux du guet, prendront aussi l'attache de l'Amiral de France sur leurs commissions, qui seront enrégistrées par extrait au greffe de l'Amirauté du ressort; pour lequel enrégistrement il sera payé, par lesdits officiers, vingt sols pour tous frais & droits, conformément à l'Ordonnance de Sa Majesté, du 4 Novembre 1734.

XII. Jouiront les inspecteurs généraux, les capitaines généraux, majors & aides-majors, les capitaines des compagnies détachées, & les capitaines généraux du guet, de l'exemption de tutelle, curatelle, nominations à icelles, & autres charges de ville; & ce service leur tiendra lieu de celui qu'ils pourroient rendre dans les armées, de même qu'au ban & arriere-ban dont ils seront exempts.

XIII. Pour exciter tous les officiers-ci-dessus à remplir, avec zele & exactitude, les fonctions de leurs emplois, Sa Majesté veut bien leur faire espérer de participer aux graces qu'Elle accorde aux officiers de ses troupes, sur le compte qui sera rendu de leur conduite & de leurs actions au Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, par les Gouverneurs & Commandans généraux desdites provinces, & par les Inspecteurs généraux.

XIV. Se réserve Sa Majesté de fixer, par les Réglemens particuliers qui interviendront, les appointemens qu'Elle jugera à propos d'accorder aux inspecteurs généraux, par proportion à l'étendue de leur département; ainsi que ce qu'Elle estimera devoir être payé, chaque année, aux officiers des états-majors des capitaineries garde-côtes, pour les dédommager des dépenses qu'ils seront obligés de faire à l'occasion de leur service.

XV. Il sera fourni aux inspecteurs généraux un logement convenable dans le lieu de leur département qu'ils auront choisi pour y faire leur résidence.

XVI. Lesdits inspecteurs généraux, chacun dans leur département, proposeront au Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, les officiers qu'ils estimeront propres pour remplir les places qui seront vacantes dans les états-majors des capitaineries.

Le capitaine général de chaque capitainerie continuera de proposer audit Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, les officiers qui conviendront pour les places des capitaines des compagnies détachées & de capitaine général du guet, qui seront vacantes, après toutefois qu'il les aura fait agréer par l'inspecteur général; & les uns & les autres desdits inspecteurs généraux & capitaines généraux des capitaineries ne pourront proposer, sous quelque prétexte que ce soit, pour les emplois de la garde-côte, aucun officier employé au service de Sa Majesté, soit dans des places fixes ou attachés à quelques régimens, ni aucun autre dont l'habitation ordinaire seroit à plus de six lieues de la capitainerie pour laquelle il seroit proposé.

XVII. Les inspecteurs généraux ne pourront, en temps de guerre, s'absenter de leur département pour plus d'un mois, sans en informer le Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine; à l'effet d'obtenir un congé de Sa Majesté.

Les capitaines généraux des capitaineries ne pourront aussi, en temps de guerre, s'absenter de leur résidence pour plus de quinze jours, sans en avoir obtenu la permission du Gouverneur ou Commandant général dans la province: lorsqu'ils seront dans le cas de s'absenter pour plus d'un mois, ils seront tenus de s'adresser audit Gouverneur ou Commandant général, pour leur faire obtenir un congé de Sa Majesté; &, dès qu'ils l'auront obtenu, ils en donneront avis à l'inspecteur général.

Les majors, aides-majors & autres officiers des capitaineries ne pourront également, en temps de guerre, s'absenter de leur résidence pour plus de quinze jours, sans une permission de leurs capitaines généraux, qui seront tenus d'en rendre compte à l'inspecteur général, & pour plus d'un mois, sans une permission du Gouverneur ou Commandant général de la province; laquelle sera demandée pour eux par leur capitaine général, qui en rendra compte à l'inspecteur général.

XVIII. Les inspecteurs généraux feront, chaque année, les revues générales des capitaineries garde-côtes de leur département; à cet effet, ils feront avertir chaque capitaine général, du jour qu'ils auront fixé pour la revue de sa capitainerie, & du rendez-vous où elle devra s'assem-

bler

bler, & après ces revues faites, ils enverront un extrait au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine.

XIX. Lesdits inspecteurs généraux, les capitaines généraux & autres Officiers de la garde-côte, ne pourront ordonner aucune imposition, charroi, ni corvée dans les paroisses ou villages de leur district; & lorsqu'il y aura des munitions & ustensiles pour l'usage des compagnies détachées à voiturer, ils s'adresseront à l'Intendant de la province ou à son subdélégué. Quant au service que les milices garde-côtes doivent aux batteries, il sera pourvu par les Réglemens particuliers qui interviendront.

XX. Tous les habitans non classés dans les paroisses des provinces de Picardie, Normandie, Poitou, Aunis, Saintonge, Guyenne, situés, tant sur le bord de la mer, qu'à la distance de deux lieux des côtes, depuis l'age de seize ans jusqu'à soixante, qui ont été jusqu'à présent sujets au service de la garde-côte, continueront d'être assujettis audit service, & lesdites paroisses seront exemptes, comme par le passé, de fournir des hommes pour les milices de terre.

XXI. Les Charpentiers de navires, calfats & autres ouvriers uniquement affectés au service de la Marine ou à celui des particuliers qui équipent des vaisseaux, tant en guerre qu'en marchandises, & desquels, quoiqu'ils n'aillent pas à la mer, il est tenu registre dans les bureaux des classes, pour les envoyer, sur-tout en temps de guerre, travailler dans les ports de Sa Majesté, tant aux constructions & radoubs de ses vaisseaux, qu'à divers autres atteliers, ne seront point incorporés dans les compagnies détachées de la garde-côte, mais seulement dans celles du guet quand ils ne seront point employés pour le service de Sa Majesté, & qu'ils se trouveront chez eux.

XXII. Les syndics des paroisses, & les habitans chargés de la collecte des tailles & de la perception des vingtiemes, ne seront point non plus incorporés dans lesdites compagnies détachées, ni même dans celles du guet, pendant le temps qu'ils exerceront lesdits emplois, pour la nomination desquels l'ordre du tableau sera toujours suivi. Veut Sa Majesté que s'il s'en trouve quelques-uns actuellement en place, ou à la veille d'y entrer suivant l'ordre dudit tableau, qui aient été incorporés dans lesdites compagnies, ils en soient tirés à l'instant pour vaquer aux fonctions de leur recouvrement, sauf à y rentrer après ledit recouvrement achevé.

XXIII. Les tailleurs de pierre, maçons & autres ouvriers qui seront demandés pour le service des bâtimens civils de Sa Majesté dans les ports ou dans les forts, ne pourront être dispensés de suivre cette destination, quand bien même ils seroient incorporés dans les compagnies détachées. Il seront tenus avant leur départ, de présenter au capitaine de leur compagnie, l'ordre qu'ils auront reçu d'aller travailler à ce service, & à leur retour ils rentreront dans les mêmes compagnies.

XXIV. Il sera libre aux habitans, depuis l'âge de 16 ans jusqu'à trente-cinq, qui n'auront pas encore été à la mer, de s'engager, s'ils le jugent à propos, sur les navires qui font la course, le commerce ou le cabotage, quand bien même ils auroient été incorporés dans les compagnies détachées, ou du guet; bien entendu cependant tels qu'ils seront déclarés navigateurs, & comme tels, sujets à être embarqués trois mois au plus tard après la déclaration qu'ils auront faite du dessein où ils seront de prendre le parti de la navigation; sans quoi ils seront rétablis sans difficulté dans leurs compagnies, & y continueront leur service.

XXV. Le service des sergens, caporaux, anspessades, fusiliers, tambours & canonniers des compagnies détachées, formées l'année derniere suivant l'intention de sa Majesté, par les ordres du Commandant en chef des provinces maritimes de l'Océan, sera de six années consécutives, après lesquelles ils seront licenciés & remplacés par d'autres.

XXVI. Les hommes licenciés après avoir fini leur temps de service dans lesdites compagnies détachées, ne pourront être contraints à rentrer dans lesdites compagnies détachées que lorsque tous les autres habitans des paroisses affectées à la composition de leurs compagnies, & qui seront propres pour le service, auront rempli le même service; mais ils seront employés dans les compagnies du guet.

XXVII. Lors des remplacemens à faire dans lesdites compagnies détachées, formées l'année derniere, chaque capitaine de compagnie détachée choisira les sergens, caporaux, anspessades, tambours & canonniers qu'il croira les plus capables de remplir ces places, lesquelles ne pourront être données qu'à des hommes qui auront encore trois années à servir; & sera tenu ledit capitaine, pour les sergens d'avoir l'approbation de son capitaine général.

XXVIII. Les habitans de l'intérieur des terres, qui viendront demeurer dans les paroisses sujettes à la garde-côte, ne pourront entrer dans les compagnies détachées, pendant les deux premieres années de leur séjour dans lesdites paroisses de la côte. Il seront sujets pendant lesdites deux années aux mêmes charges que ceux de la

paroiſſe qu'ils auront quittée, & pourront en conſéquence être réclamés comme fuyards de la milice de terre.

XXIX. Les habitans des paroiſſes ſujettes à la garde-côte, qui abandonneront leur réſidence pour ſe retirer dans celles de l'intérieur des terres, & qui ne ſeront ni claſſés, ni incorporés dans les milices garde-côtes, pourront être pris pour miliciens de terre, dès avant la fin de la premiere année de leur ſéjour dans les paroiſſes où ils ſe ſeront retirés.

XXX. Aucun milicien des compagnies détachées de la garde-côte ne pourra s'engager dans les troupes de terre ni de mer pendant les ſix années qu'il ſera employé dans leſdites compagnies, à peine d'être arrêté & conduit dans les priſons de la capitainerie, pour être jugé conformément à ce qui ſera réglé par les Ordonnances qui interviendront. Défend Sa Majeſté à tous ſes Officiers de terre & de mer d'engager aucun deſdits miliciens; à peine de déſobéiſſance & nullité d'engagement.

XXXI. Le ſervice des compagnies détachées garde-côtes, ainſi que celui des compagnies du guet, ſera réglé par le Gouverneur ou Commandant général dans chaque province, ſuivant l'exigence des cas; & s'il étoit fait des détachemens aux redoutes, corps-de garde, batteries ou autres poſtes, où les circonſtances exigeroient plus de quatre jours de ſervice par les mêmes détachemens, il ſeroit pourvu à la ſolde deſdits détachemens à commencer du cinquieme jour de ſervice, juſqu'à celui auquel ils ſeroient relevés, & ce, ſur le pied qui ſera déterminé par les réglemens particuliers qui interviendront.

XXXII. Dans les cas où leſdites compagnies détachées ſeroient aſſemblées en corps pour la défenſe & la garde de la côte, il ſeroit également pourvu à leur ſolde, ainſi qu'il eſt porté par l'article précédent.

XXXIII. Les armes qui ſeront fournies aux compagnies détachées garde-côtes, ſeront dépoſées dans le magaſin qui ſera établi dans le lieu d'aſſemblée de chacune deſdites compagnies détachées; ne pourront leſdites armes être tirées dudit magaſin que pour les revues, ou pour d'autres cauſes concernant le ſervice, ſur les ordres du capitaine général de la capitainerie, & elles ſeront rapportées audit magaſin immédiatement après.

XXXIV. Il ne ſera pareillement délivré que ſur les ordres du Commandant général de la capitainerie, de la poudre & des balles auxdites compagnies détachées.

XXXV. Les capitaines généraux, majors, aides-majors & autres officiers des compagnies détachées gardes-côtes, porteront toujours leur uniforme ſous les armes, les Officiers & ſergens des compagnies détachées ſeront armés d'un fuſil & d'une bayonnette, & porteront une giberne.

XXXVI. L'uniforme des miliciens des compagnies détachées garde-côtes, ſera blanc, avec un petit parement aux manches & un collet bleu, & des boutons plats de cuivre jaune. Il n'y aura point de boutons ſur les manches, & le chapeau ſera bordé de laine blanche.

L'habit des ſergens aura ſur le parement des manches un bordé de laine jaune & un ſecond galon au milieu.

Celui des caporaux & anſpeſſades aura un ſeul bordé ſur le parement.

Celui des canonniers aura un galon qui couvrira la couture du parement.

Les tambours ſeront habillés de la petite livrée du Roi.

XXXVII. Les tambours de la garde-côte battront l'Ordon. comme l'Infanterie Françoiſe.

XXXVIII. Les miliciens des compagnies détachées garde-côtes, jouiront en temps de guerre, pendant le temps ſeulement qu'ils ſeront employés dans leſdites compagnies, des exemptions qui ſeront expliquées par les réglemens particuliers pour chaque province.

XXXIX. Quand les compagnies détachées garde-côtes devront s'aſſembler, ſoit lorſqu'elles en auront reçu l'ordre, en cas d'alarme, tout ſergent, caporal, anſpeſſade, canonniers, fuſillers & tambour deſdites compagnies détachées, qui, ſans aucune permiſſion de ſon officier, dont il ſera rendu compte ſur le champ au commandant, ne ſe ſera pas rendu au lieu indiqué par l'aſſemblée, quoique averti, ou qui après s'y être rendu, quittera ſa troupe ſans permiſſion par écrit de ſon commandant, ſera par lui condamné à huit jours de priſon; le capitaine général en rendra compte à l'inſpecteur général de ſon département.

XL. Tout milicien deſdites compagnies détachées, qui manquera à l'obéiſſance qu'il doit à ſes officiers en ce qu'ils lui ordonnent pour le ſervice de Sa Majeſté, ſera puni ſur le champ de quatre jours de priſon. Il en ſera rendu compte au capitaine général, qui, ſuivant l'exigence pourra ordonner une plus longue détention; & en ce cas il en informera l'inſpecteur général.

XLI. Tout milicien deſdites compagnies détachées, qui quittera ſon poſte ſans ordre, étant en faction, ou qui ſe retirera pendant quelque action, ſera condamné aux galeres & même à mort, ſuivant les circonſtances.

XLII. Tout milicien deſdites compagnies

détachées, qui osera se révolter ou lever la main contre ses officiers pour les offenser ou frapper, sera condamné à mort.

XLIII. Veut Sa Majesté que les dispositions portées par le Réglement du 2 Mai 1712, soient observées par rapport aux Jugemens à rendre pour les crimes & délits militaires qui seront commis par les milices garde-côtes; & en conséquence elle défend à tous officiers assemblés pour juger lesdits crimes & délits, de faire exécuter les Jugemens qu'ils rendront, qu'après en avoir reçu l'ordre de Sa Majesté par le Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, auquel lesdits Jugemens seront envoyés.

XLIV. Tous les habitans desdites paroisses sujettes à la garde-côte, depuis l'âge de seize ans jusqu'à soixante, qui ne seront point classés, qui seront sans infirmité, & qui n'auront pas été mis dans les compagnies détachées garde-côtes, formeront comme ci-devant les compagnies du guet, & seront tenus comme par le passé de se fournir de fusils & de munitions.

XLV. Chaque compagnie du guet aura un commandant par paroisse, sous le titre de capitaine, lieutenant ou sergent, suivant la force de la paroisse, lequel sera pourvu par le capitaine général de la capitainerie d'une commission visée par l'inspecteur général, & approuvé par le Gouverneur ou commandant général de la Province.

XLVI. Indépendamment des capitaines & lieutenans des paroisses de la garde-côte pour commander les compagnies du guet, il y aura par chaque capitainerie un capitaine général du guet, & sous lui un lieutenant du guet, ainsi qu'il est porté par l'art. 4 de la présente Ordonnance; lesquels capitaine général & lieutenant du guet auront rang avec les capitaines & les lieutenans des compagnies détachées, & pourront comme lesdits officiers des compagnies détachées, être pourvus aux emplois de l'état-major, sur le compte qui sera rendu à Sa Majesté de leur zele & capacité. Lesdits capitaines généraux & lieutenans du guet seront chargés particuliérement de faire exécuter par les commandans des paroisses, les ordres qu'on les chargera de leur adresser, & ils rendront compte au capitaine général de la capitainerie de tout ce qui concernera le service desdites compagnies du guet.

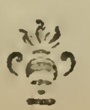
XLVII. Les compagnies du guet ne seront assujetties à aucun service en temps de paix, mais en temps de guerre elles fourniront les gardes & détachemens qui leur seront ordonnés par le Gouverneur ou Commandant de la Province.

XLVIII. Lorsque lesdites compagnies du guet, ou partie, seront commises en temps de guerre à la garde de quelques postes, elle seront alors sous les ordres des officiers de garde sur la côte, & seront tenus de leur obéir sans difficulté en tout ce qu'ils leur ordonneront pour le service de Sa Majesté. Se réserve au surplus S. M. d'expliquer plus amplement ses intentions, tant au sujet du service du guet, que sur les punitions à imposer à ceux qui tomberont en faute.

XLIX. Seront au surplus exécutées les dispositions des précédentes Ordonnances rendues pour le service de la garde-côte, en ce qui n'est point contraire à la présente.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, au Commandant en chef des Provinces maritimes de l'Océan, aux Gouverneurs ou Commandans généraux èsdites provinces de Picardie, Normandie, Poitou, Aunis, Saintonge & Guyenne, & autres Officiers qu'il appartiendra, comme aussi aux Intendans & commissaires départis èsdites provinces, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera enrégistrée aux Greffes des Amirautés desdites provinces. Fait à Versailles le 5 Juin 1757, *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PEIRENC DE MORAS.



ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les Dragons Garde-côtes des provinces de Poitou, Aunis & Saintonge.

Du 9 Avril 1758.

DE PAR LE ROI.

SA Majeſté jugeant à propos d'établir une nouvelle forme dans la compoſition des compagnies détachées de dragons garde-côtes de ſes provinces de Poitou, Aunis & Saintonge, Elle a ordonné ce qui ſuit.

ARTICLE PREMIER.

Il y aura dans la province de Poitou & dans le pays d'Aunis, quatre compagnies de dragons qui formeront deux eſcadrons; & dans la province de Saintonge, quatre compagnies de dragons qui formeront également deux eſcadrons, leſquels ſeront tirés des capitaineries dont l'état eſt ci-après.

SAVOIR;

Poitou.

La Capitainerie de Bauvoir fournira 20 h.
un Lieutenant.
La Capitainerie des Sables d'Olonne.. 30
un Capitaine, un Cornette.
La Capitainerie de Luçon........ 50
un Capitaine, un Lieutenant, un Cornette.

Un eſcadron de......... 100 h.

Pays d'Aunis.

La Capitainerie de la Rochelle........ 50
un Capitaine, un Lieutenant, un Cornette.
La Capitainerie de Châtel-Aillon.... 30
un Capitaine, un Cornette
La Capitainerie de Charente........ 20
un Lieutenant.

Un eſcadron de........ 100 h.

Saintonge.

La Capitainerie de Marennes........ 50
un Capitaine, un Lieutenant, un Cornette.
La Capitainerie de Royan......... 100
deux Capitaines, deux Lieutenans, deux Cornettes.
La Capitainerie de Mortagne....... 50
un Capitaine, un Lieutenant, un Cornette.

Deux eſcadrons de....... 200 h.

II. Chacune deſdites compagnies ſera compoſée d'un capitaine, d'un lieutenant, d'un cornette, un maréchal-des-logis, deux brigadiers, un tambour & quarante-ſix dragons.

III. L'Etat-major des huit compagnies détachées de dragons, formant quatre eſcadrons, ſera compoſé d'un commandant avec rang de colonel, d'un major avec rang de lieutenant-colonel; & d'un aide-major avec rang de capitaine.

IV. Tous les dragons garde-côtes, tant des compagnies détachées que du guet, ſeront attachés aux capitaineries d'où ils dépendent, & ils continueront à ſervir ſous les ordres des capitaines généraux deſdites capitaineries; mais lorſque les quatre cens dragons des compagnies détachées, qui compoſent les quatre eſcadrons ſeront aſſemblés, ſoit pour les revues, exercices ou ſervice extraordinaire ſur la côte, ils ſeront alors aux ordres du commandant, du major & de l'aide-major deſdits eſcadrons.

V. Ces aſſemblées ſe feront par deux eſcadrons; ſavoir, les deux eſcadrons du Poitou & de l'Aunis, dans le lieu le plus à portée deſdites provinces, pendant un mois de l'année, qui ſera déſigné par le commandant général de la province, où ils ſeront exercés par le commandant des dragons & de l'aide-major.

Les deux eſcadrons de Saintonge ſeront pareillement aſſemblés pendant un autre mois de l'année, dans le temps & au lieu déſigné par le commandant général de la province, & ils ſeront exercés par le commandant des dragons & le major.

VI. Après le temps des aſſemblées, exercices ou ſervice extraordinaire ſur la côte, les com-

pagnies détachées de dragons, rentreront dans les capitaineries d'où elles dépendent, conformément à l'article 4 ci-dessus.

Les officiers desdites compagnies continueront à leur faire observer la même discipline qui aura été réglée pendant les mois d'assemblée par le commandant, major & aide-major des dragons, ils les assembleront une fois le mois, un jour de Fête ou de Dimanche, dans le lieu le plus à portée de leurs paroisses, après néanmoins en avoir demandé la permission au capitaine général de la capitainerie, auquel ils rendront compte des exercices particuliers, ainsi qu'au commandant ou major des dragons.

VII. Il sera payé aux officiers de l'Etat-major des compagnies détachées de dragons garde-côtes; savoir, au commandant général six cens livres, au major quatre cens vingt livres, & à l'aide-major trois cens soixante-livres.

VIII. Les compagnies détachées de dragons, seront payées pendant le mois de chaque assemblée générale, à raison de quatre livres par jour au capitaine, trois livres au lieutenant, cinquante sols au cornette, trente sols au maréchal-des-logis, vingt-quatre sols aux brigadiers, vingt-quatre sols au tambour, & vingt sols à chaque dragon, y compris la nourritute de son cheval.

Il sera également payé aux officiers de l'Etat-major des dragons, indépendamment de leurs appointemens, pendant le temps qu'ils seront employés à un service extraordinaire, & le mois d'assemblée; savoir, six livres par jour au commandant général, cinq livres au major, & trois livres à l'aide-major.

IX. Les états d'appointemens des officiers de l'Etat-major ordonnés par l'article 7 ci-dessus, & ceux de la solde desdites compagnies détachées de dragons pendant le temps de l'assemblée, seront arrêtés par l'Intendant de chaque généralité, & payés par ceux qu'il commettra à cet effet; & lesdits états d'appointemens & solde, ensemble les comptes de paiement d'iceux, seront envoyés tous les ans par lesdits sieurs Intendans au Secretaire d'Etat ayant le département de la marine.

X. Les dragons seront choisis parmi ceux ayant l'âge, la taille convenable & un cheval, de la même maniere que pour l'infanterie, & les garçons seront toujours préferés aux gens mariés. Chaque dragon servira six ans, après lequel temps il sera licencié & remis dans les compagnies du guet. Il en sera usé pour le licenciement & le remplacement des dragons, comme pour les autres milices garde-côtes d'infanterie. Pendant les six ans de son service dans la compagnie détachée de dragons, il sera tenu d'avoir un cheval & de l'entretenir, lequel dragon & son cheval ne pourront être commandés pour les corvées des grands chemins, en temps de guerre seulement, pendant lequel temps veut bien Sa Majesté exempter lesdits dragons garde-côtes des compagnies détachées desdites provinces d'être établis commissaires séquestres.

XI. L'inspecteur général aura le même commandement sur les dragons que sur l'infanterie garde-côte.

XII. Indépendamment des compagnies détachées de dragons, les habitans des paroisses garde-côtes non compris dans lesdites compagnies, qui auront des chevaux composeront les dragons de guet, & seront commandés par le capitaine général & le lieutenant du guet, sous les ordres du capitaine général de la capitainerie.

XIII. Les dragons garde-côtes ayant été originairement établis & destinés pour donner plus promptement connoissance de ce qui se passe le long des côtes; ceux du guet, ainsi que les dragons des compagnies détachées, hors le temps de l'assemblée générale, seront posés pendant le temps de la guerre, de distance en distance, suivant les ordres des capitaines généraux des capitaineries. Ces dragons seront chargés de se rendre de main en main, & de faire parvenir sans retard les lettres & les avis concernant le service, tant au commandant général qu'à l'Intendant de province.

XIV. Les quatre cens dragons dont sont composés les quatre escadrons desdites provinces seront tenus de se monter, habiller, armer & équiper; à l'exception des tambours, auxquels il sera fourni un habit bleu, un chapeau & une caisse, par les soins des sieurs Intendans des généralités.

L'uniforme des officiers & dragons sera rouge; le chapeau des dragons aura un bord de laine jaune.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthievre, Amiral de France, aux Gouverneurs & commandant général dans les provinces de poitou, Aunis & Saintonge, & autres officiers généraux servant sous l'autorité desdits Gouverneurs & Commandant général, aux intendans & commissaires départis dans lesdites provinces, & tous autres officiers qu'il appartiendra, de tenir la main, chacun en ce qui le regarde, à l'exclusion de la présente Ordonnance. Fait à Versailles, le neuf Avril mil sept cent cinquante-huit. *Signé*, LOUIS.

Et plus bas, PEIRENC DE MORAS.

RÉGLEMENT

Concernant le service de la garde-côte dans les provinces de Poitou, Aunis, Saintonge & Isles adjacentes.

Du 14 Avril 1758.

DE PAR LE ROI.

SA Majesté ayant jugé à propos par son Ordonnance du 5 Juin 1757, d'établir une nouvelle forme dans le service des milices garde-côtes des provinces de Picardie, Normandie, Poitou, Aunis, Saintonge & Guyenne: & voulant fixer la division des capitaineries garde-côtes de Poitou, Aunis & Saintonge, le nombre & la force des compagnies détachées dont elles seront composées, les lieux d'assemblée, tant pour les revues particulieres de chacune desdites compagnies, que pour les revues générales, & la maniere de faire les remplacemens annuels pour compléter lesdites compagnies détachées, Elle a arrêté le présent Réglement qu'Elle veut être exactement observé à l'avenir.

ARTICLE PREMIER.

Il y aura à l'avenir cinq capitaineries garde-côtes dans la province de poitou, cinq capitaineries dans le pays d'aunis, & cinq capitaineries dans la province de Saintonge, savoir:

Pour le Poitou, les capitaineries de l'Isle de Bouin, l'isle de Noirmoutier, Bauvoir, Sables-d'Olonne & Luçon.

Pour le pays d'Aunis, celles de Marans, la Rochelle, Châtel-Aillon, Charente & l'isle de Ré.

Pour la Province de Saintonge, celles de Soubise, Marennes, Royan, Mortagne & l'isle d'oleron, conformément à l'état & division qui sera joint au présent Réglement.

II. Pendant la guerre, chaque compagnie détachée sera composée de quatre-vingt-hommes, commandés par un capitaine & deux lieutenans, & portera le nom du village où elle doit être assemblée, & comme l'intention de Sa Majesté est de soulager les peuples, dès que les circonstances pourront le permettre, lesdites compagnies détachées seront & demeureront réduites pendant la paix à cinquante hommes.

III. On choisira dans le nombre des tambours des compagnies détachées de chaque capitainerie, celui qui aura été le mieux instruit à la batterie de l'Ordonnance; il aura le titre de tambour-major de la capitainerie, & il sera chargé d'exercer ceux desdites compagnies, sans cesser néanmoins de servir comme tambour dans celle où il est employé.

IV. Sa Majesté voulant qu'il soit licencié chaque année un sixieme des compagnies détachées & cependant prévenir l'inconvénient qu'il y auroit de commencer ce licenciement avant l'année 1760, Elle entend qu'à la revue générale qui se fera au mois de Mars de ladite année, le premier sixieme de chacune desdites compagnies soit licencié, & les autres sixiemes successivement d'année en année, dont les remplacemens se feront à mesure desdits licenciemens. les capitaines généraux enverront à l'intendant de la généralité, un état visé par l'inspecteur général des hommes qui devront être licenciés; en conséquence duquel, led. sieur intendant donnera des congés aux soldats garde-côtes desdites compagnies, qui seront licenciés. Entend Sa Majesté que toutes les plaintes qui pourroient survenir pour raison du licenciement, soient portées audit sieur intendant pour y être statué suivant l'exigence des cas.

V. Les états de remplacemens nécessaires pour compléter les compagnies détachées, seront constatés tous les ans, dans le courant des mois de Mars & d'Avril, par une revue qui sera faite par le capitaine général; en présence de l'inspecteur général; & ledit capitaine général, adressera lesdits états visés par l'inspecteur à l'intendant de la généralité, pour être ensuite procédé au remplacement par ledit sieur intendant ou les subdélégués qu'il jugera à propos de commettre.

VI. L'inspecteur général indiquera à l'avance le capitaine général de la capitainerie, le jour qu'il aura fixé pour sa revue, qu'il fera, autant qu'il

ſera poſſible, un jour de Fête ou de Dimanche, & le jour de ladite revue ſera auſſi-tôt annoncée & publiée dans toutes les paroiſſes de la capitainerie, afin qu'aucun habitant n'en puiſſe prétendre cauſe d'ignorance.

VII. Les remplacemens ſeront faits à la charge de la totalité des paroiſſes affectées à la compoſition de chaque compagnie détachée, ſans qu'aucune autre paroiſſe des autres compagnies ſoit tenue d'y contribuer.

VIII. Entend Sa Majeſté, qu'indépendamment de l'exemption du guet & garde ſur la côte, attribuée par l'article 22 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757, aux Syndics des paroiſſes & collecteurs des impoſitions royales, la même exemptiou de ſervice ſur la côte, ſoit accordée aux domeſtiques attachés à la perſonne des Gentilshommes portant leur livrée, & que toutes les conteſtations qui pourroient naître pour raiſon deſdites exemptions, ſoient décidés par l'Intendant de la province.

IX. On choiſira par préférence, pour compléter les compagnies détachées les garçons depuis l'âge de ſeize ans juſqu'à quarante-cinq, de la hauteur de cinq pieds au moins, & les plus propres au ſervice ; & à défaut de garçons, les hommes mariés y ſeront employés juſqu'à l'âge de quarante-cinq ans.

X. Les capitaines généraux, chacun dans leur capitainerie, ſe feront remettre à l'avance, par le capitaine général du guet, des rôles exacts & détaillés de tous les habitans des paroiſſes qui compoſent leſdites compagnies du guet, & les Subdélégués dreſſeront pareillement les rôles des habitans deſdites paroiſſes.

XI. Le capitaine de chaque paroiſſe conduira au lieu de l'aſſemblée pour le licenciemeut, tous les habitans compris au rôle qui aura été remis au capitaine général, ſans qu'aucun deſdits habitans puiſſe en être diſpenſé, ſi ce n'eſt dans le cas de la maladie, que le capitaine ſera tenu alors de juſtifier par un certificat ; à peine contre les habitans qui auront fourni de faux certificats, d'être punis de quinze jours de priſon, & de ſervir ſix ans de plus dans la compagnie détachée où ils ſeront employés.

XII. Le capitaine général du guet, & en ſon abſence le lieutenant, fera aſſembler toutes les compagnies du guet, & les formera ſur autant de rangs de hauteur qu'il y a de compagnies détachées, obſervant de mettre ces rangs à une diſtance raiſonnable les uns des autres, de façon qu'on puiſſe les parcourir & les voir librement.

XIII. Les hommes des compagnies du guet qui auront été choiſis par l'intendant ou ſon Subdélégué, pour compléter les compagnies détachées, ſeront auſſi-tôt enrégiſtrés & ſignalés par le major ou l'aide-major de la capitainerie, qui aura à cet effet un regiſtre pour y porter les noms, ſignalemens & demeures des habitans qui compoſent leſdites compagnies détachées, avec la date de leur entrée dans leſdites compagnies, afin d'y avoir recours lors du licenciement. Ledit ſieur Intendant aura également un contrôle général par paroiſſe, & par ſignalelement de toutes les compagnies détachées des capitaineries de ſon département.

XIV. Indépendamment de la revue fixée au mois de Mars par l'art. 4 ci-deſſus, l'inſpecteur général fera chaque année deux revues générales des compagnies détachées de chaque capitainerie, l'une dans le mois de Mai, & l'autre dans celui d'Octobre, un jour de Fête ou de Dimanche. Il avertira quinze jours à l'avance le capitaine général de la capitainerie, du jour qu'il aura fixé pour ladite revue d'inſpection dans ſa capitainerie, à l'effet par ledit capitaine général, de faire aſſembler au jour indiqué les compagnies détachées de ſa capitainerie au lieu déſigné ; & ledit inſpecteur général, après chacune deſdites revues, en enverra l'extrait au Secretaire d'État ayant le département de la marine.

XV. Les premiers Dimanches des mois d'Avril, Mai, Juin & Octobre, chaque capitaine de compagnie détachée, aſſemblera ſa compagnie au lieu d'aſſemblée particuliere de ladite compagnie, & le lieutenant ſera tenu de s'y rendre. Il en fera la revue, & fera éxécuter le maniement des armes aux ſoldats de ſa compagnie. Il examinera ſi les armes de chaque ſoldat ſont en bon état. Cette revue pourra être remiſe au Dimanche ſuivant, lorſque le temps ne permettra pas de les aſſembler.

XVI. Le capitaine général, le major & l'aide-major de chaque capitainerie aſſiſteront enſemble ou ſéparément auxdites revues particulieres, de maniere que dans le courant de l'année chacun d'eux ait été préſent à l'une des revues d'exercices de chaque compagnie détachée, & le capitaine général rendra compte au Secretaire d'Etat ayant le département de la marine, deſdites revues particulieres.

XVII. Indépendamment deſdites revues particulieres & d'exercices, les ſergens, caporaux & anſpeſſades des compagnies détachées, exerceront pendant le temps de la guerre ſeulement, les ſoldats garde-côtes de leurs paroiſſes, enſemble ou ſéparément pendant deux heures, ſur le lieu qui aura été choiſi par le capitaine, lequel doit avoir attention à ne com-

mander ces exercices que les jours de Fête & de Dimanche, & dans le temps les plus convenables aux habitans desdites paroisses. Il n'en sera point fait pendant le mois de Juillet, Août & Septembre, pour ne point interrompre leurs travaux

XVIII. Tout soldat garde-côte, qui sans excuse légitime ne se trouvera pas aux revues générales & particulieres, sera puni d'un jour de prison par le capitaine général : & s'il étoit dans le cas de subir une punition plus févere ; ledit capitaine général en informera le Commandant général de la province, & en son absence, l'inspecteur général qui en rendra compte au Secretaire d'Etat ayant le département de la marine.

XIX. Veut Sa Majesté que pour dédommager les officiers des Etats-majors de capitaineries gardes-côtes, des dépenses qu'ils seront obligés de faire à l'occasion de leur service, il leur soit payé par année, savoir, à l'inspecteur général trois mille livres, aux capitaines généraux six cens livres, aux majors quatre cens vingt livres, & aux aides-majors trois cens soixante livres.

A l'égard des Etats-majors des capitaineries garde-côtes des Isles de Noirmoutiers, Bouin, Ré, Oleron, entend Sa Majesté qu'ils soient payés par année savoir.

Au capitaine général de la capitainerie de Noirmoutiers, six cens livres, au major quatre cens vingt livres & à l'aide-major, trois cens soixante livres.

Au capitaine général de la capitainerie de l'Isle de Bouin, quatre cens livres, au major trois cens livres, & à l'aide-major deux cens livres.

L'Etat-major de chacune des capitaineries des Isles de Ré & d'Oleron, sera composé à l'avenir d'un capitaine général & d'un major ; & il y aura un aide-major affecté à chaque bataillon. il sera payé par année, savoir, au capitaine général de la capitainerie de l'Isle de Ré, neuf cens livres ; au major, six cens livres, & chacun des trois aides-majors de bataillon, trois cens soixante livres.

Au capitaine général de la capitainerie de l'Isle d'Oleron, douze cens livres, au major, six cens livres, & à chacun des quatres aides-majors de bataillon, trois cens soixante livres.

XX. Les compagnies détachées étant assemblées pour un service extraordinaire pendant plus de quatre jours, seront payées à commencer du cinquieme jour, sur le pied de cinq livres par jour au capitaine général, quatre livres au major, cinquante sols à l'aide-major, trois livres au capitaine, vingt-cinq sols à chacun des deux lieutenans, dix sols à chacun des quatres sergens-sept sols & six deniers à chacun des quatre caporaux, six sols six deniers à chacun des quatre anspessades & des deux tambours, & cinq sols six deniers à chacun des soixante-six fusiliers.

XXI. Sa Majesté ayant prescrit par l'art. 36 de son Ordon. du 5 Juin 1757, l'uniforme des milices garde-côtes desdites compagnies détachées, Elle entend qu'il soit fourni tous les six ans un justaucorps & un chapeau uniforme à chaque soldat desdites compagnies détachées, par les soins & sur les ordres de l'Intendant de la province, qui fera pourvoir à la dépense dudit habillement sur les fonds qui y sont destinés.

Défend expressément Sa Majesté auxdits soldats gardes-côtes, de se servir dudit habillement uniforme hors les temps oú il seront commandés pour le service.

XXII. Il sera accordé six livres de gratification aux sergens des compagnies détachées, qui auront instruit avec succès les soldats desdites compagnies, & une pareille gratification de six livres par an au tambour-major de chaque capitainerie.

Il sera aussi payé trois livres pat an à chaque tambour pour l'entretien de sa caisse.

XXIII. Les états des appointemens des officiers de l'Etat-major, réglés par l'article 19 ci-dessus, & ceux de la solde des compagnies détachées, ainsi que de toutes les autres dépenses relatives auxdites compagnies, qui se trouvent énoncées au présent réglement, seront arrêtés par l'Intendant de la province, payés par ceux qu'il commettra à cet effet, & lesdits états, ensemble les comptes de paiement qui auront été faits sur iceux, seront envoyés tous les ans par ledit sieur Intendant au Secretaire d'Etat ayant le département de la marine.

XXIV. Les armes, pulverins & gibernes qui ont été fournis aux compagnies détachées, au lieu d'être déposés dans les magasins établis dans les lieux d'assemblée desdites compagnies détachées, resteront, pendant le temps de la guerre seulement, entre les mains des soldats desdites compagnies, nonobstant ce qui est porté par l'article 33 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757, à laquelle Sa Majesté a dérogé à cet égard ; & pour la conservation desdites armes, il sera distribué à chaque soldat garde-côte desdites compagnies, un tournevis & un tire-bourre, & dont il demeurera responsable, ainsi que du fusil, bayonnette, giberne, pulverin & munitions qui lui auront été délivrés. Il sera tenu d'avoir en tout temps dans sa giberne deux pierres de réchange & une piece grasse.

XXV. Sur ce qui a été repréſenté à Sa Majeſté, que les milices garde-côtes des compagnies du guet, qui ne ſont aſſujetties à aucun ſervice en temps de paix, ne doivent être employées, pendant le temps de la guerre, qu'à monter la garde aux corps-de-gardes qui leur ſont déſignés, Elle entend que, nonobſtant ce qui eſt porté par l'article 44 de ſon Ordonnance du 5 Juin 1757, qui leur enjoint de ſe fournir eux-mêmes de fuſils & munitions, les paroiſſes ſoient ſeulement tenues de pourvoir chacun deſdits corps-de-gardes qui leur ſeront affectés, du nombre de fuſils néceſſaires pour la garde ordinaire deſdites compagnies du guet, & du même calibre que ceux des compagnies détachées, & qu'ils y ſoient entretenus pendant le temps de la guerre, ainſi que la poudre, les balles, pierres de rechange, tire-bourres & tournevis, proportionnément au nombre des ſoldats deſdites compagnies du guet, qui ſeront commandés pour le ſervice à chacun deſdits corps-de-gardes.

XXVI. Tous les fuſils & autres effets appartenans au Roi, ſeront marqués du nom de chaque capitaine, de celui de chaque compagnie, & d'un N.°, depuis 1 juſqu'à 80 : les caiſſes ſeront pareillement marquées & numérotées, ainſi que les équipemens. Le capitaine général fera dreſſer, tous les ans, des états particuliers par compagnie, contenant le nom de chaque ſoldat, & le N.° du fuſil & de l'équipement qui lui ſeront délivrés. Le capitaine général enverra des doubles deſdits états, ſignés de lui, à l'Intendant de la Province.

XXVII. Les officiers auront une attention particuliere à ce que leſdites armes & effets ſoient bien entretenus ; & les réparations qui ſeront à y faire, ſeront à la charge des ſoldats garde-côtes, lorſqu'elles ſeront occaſionnées par leur négligence : le capitaine général s'en fera rendre compte exactement par les capitaines, après chaque revue particuliere ; & il enverra à l'Intendant de la Province l'état deſdites réparations, & les noms des ſoldats dont les armes ſeront à réparer, pour qu'il y ſoit pourvu par ſes ordres & à leurs frais.

XXVIII. Tous les corps-de-garde ſeront pourvus d'un ratelier pour y poſer les armes ; d'un lit de camp, d'une table, d'un banc, d'un fanal & d'un chandelier de fer ; & le bois & la lumiere y ſeront fournis, ainſi qu'il eſt d'uſage pour les troupes de terre.

L'état deſdites fournitures & uſtenſiles ſera affiché dans les corps-de-garde ; ils ſeront conſignés à ceux qui releveront le poſte ; &, en cas de dégradation, celui qui relevera le poſte, en donnera avis, dans le jour, à l'officier de garde ſur la côte, ou au capitaine de la compagnie, qui fera paſſer au capitaine général un état, où ſeront ſpécifiés la nature de ladite dégradation, & les noms des ſoldats qui y étoient de garde pendant qu'elle a été faite, afin d'obliger les ſoldats à la réparer à leurs frais.

XXIX. Les Intendans, chacun dans leur généralité, feront déſigner, dans le village le plus à portée de la côte & du rendez-vous général, une chambre, où l'officier de garde pourra ſe tenir pendant le temps de ſon ſervice ; & les bois, lumiere & uſtenſiles néceſſaires, lui ſeront fournis de la même maniere, & ainſi qu'il eſt réglé pour les corps-de-garde des officiers des troupes de terre.

XXX. Tous les ſergens, caporaux, anſpeſſades, fuſiliers & tambours des compagnies détachées, jouiront, en temps de guerre ſeulement, de l'exemption de la corvée pour la conſtruction & la réparation des grands chemins ; bien entendu que ladite exemption n'aura lieu que pour leur perſonne, & non pour leurs chevaux, leſquels néanmoins ne pourront être commandés les jours que le ſoldat garde-côtes détaché ſera de ſervice, ſe trouvant alors hors d'état de les conduire lui-même.

XXXI. Les lieutenans des compagnies détachées, & le lieutenant général du guet, jouiront des mêmes privileges & exemptions portés par l'article 12 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757.

XXXII. Tout aide-major commandera tous les lieutenans, & ne pourra avoir rang & commiſſion de capitaine qu'après deux ans d'exercice d'aide-major, conformément à ce qui eſt porté par l'article 6 de l'Ordonnance du 5 Juin 1757.

XXXIII. Le capitaine général de chaque capitainerie, conjointement avec le major & le capitaine général du guet, fera une diviſion des paroiſſes ſujettes au guet & garde, proportionnée au nombre de corps-de-garde, où les compagnies du guet devront monter la garde ; & il aura attention de n'affecter à chaque corps-de-garde que les paroiſſes qui en ſeront le plus à portée : laquelle diviſion ne ſera néanmoins exécutée qu'après qu'elle aura été approuvée par le Secretaire d'État ayant le département de la Marine.

XXXIV. Le capitaine général du guet tiendra un rôle exact des compagnies du guet qui devront monter la garde aux poſtes qui leur ſeront déſignés, pour les faire relever ſucceſſivement par d'autres, ſuivant l'état de contribution de chacune des paroiſſes qui y ſeront aſſujetties ; enſorte que les habitans d'une paroiſſe

qui auront fait le ſervice du guet & garde, ne puiſſent être commandés qu'après que tous les hommes de la paroiſſe auront rempli le même ſervice.

XXXV. Les officiers des compagnies du guet, qui ſeront chargés de faire monter journellement les habitans aux poſtes qui leur ſeront indiqués, auront une attention particuliere à ne jamais commander à la fois pluſieurs hommes d'une même maiſon ; &, pour prévenir cet inconvénient, ils auront un rôle des habitans de leur paroiſſe, où ils diſtingueront les peres des enfans, & les maîtres des domeſtiques ; enſorte qu'il n'y ait qu'un ſeul homme de chaque maiſon commandé, le même jour, pour ce ſervice.

XXXVI. Aucun officier ni ſergent des compagnies du guet ne pourra faire monter ſa garde par un ſoldat deſdites compagnies, à peine d'être caſſé ; mais leſdits officiers ou ſergens pourront, à garde égal, faire le ſervice l'un pour l'autre, lorſque leurs affaires perſonnelles l'exigeront ; & ils en donneront avis au capitaine général du guet, ou à ſon lieutenant, autant qu'il ſera poſſible.

XXXVII. Tout ſoldat des compagnies du guet, qui aura manqué, par mauvaiſe volonté, de ſe trouver au poſte où il a été commandé pour monter la garde, ſera tenu d'y ſervir deux jours de ſuite, & pourra être mis un jour en priſon, ſuivant l'exigence des cas, dont il en ſera rendu compte au capitaine général de la capitainerie, qui ordonnera, à cet effet, de l'y faire conduire par des fuſiliers de la compagnie détachée de la paroiſſe d'où ſera le ſoldat.

XXXVIII. Les ſoldats deſdites compagnies du guet, qui manqueront à l'obéiſſance qu'ils doivent à leurs officiers en ce qu'ils leur ordonneront pour le ſervice, ſeront punis de deux jours de priſon, & ſubiront même une plus grande peine, ſuivant l'exigence des cas, dont il ſera rendu compte au capitaine général, & à l'inſpecteur général, qui ne pourront l'ordonner ſans en avoir reçu l'ordre de Sa Majeſté, par le Secretaire d'État ayant le département de la Marine.

XXXIX. A l'égard des cas qui n'ont point été prévus dans les diſpoſitions portées par le Réglement du 2 Mai 1712, par rapport aux jugemens à rendre pour les crimes & délits militaires qui ſeront commis par les milices garde-côtes, & qui ne ſe trouvent point également dans l'Ordonnance du 5 Juin 1757 : l'intention de Sa Majeſté eſt que le Conſeil de guerre ſe conforme à ſon Ordonnance ſur les crimes & délits militaires pour les troupes de terre ; défendant cependant à tous les officiers, aſſemblés pour juger leſdits crimes & délits commis par les milices garde-côtes, de faire exécuter les Jugemens qu'ils rendront, qu'après en avoir reçu l'ordre de Sa Majeſté par le Secretaire d'État ayant le département de la marine, auquel leſdits Jugemens ſeront envoyés.

XL. Veut Sa Majeſté que les milices garde-côtes aient la liberté, dans les temps ordinaires, de vaquer à leurs travaux & affaires particulieres, ſans qu'il puiſſe leur être impoſé aucune contrainte, corvée ou ſervice journalier, par leurs officiers, qui ne pourront les aſſembler qu'aux jours indiqués par les inſpecteurs généraux, pour les exercices & revues, tant particulieres que générales, ou ſur les ordres du Commandant général de la Province.

XLI. Veut, au ſurplus, Sa Majeſté que ſes précédentes Ordonnances & Réglemens, concernant la garde-côte, ſoient exécutés ſelon leur forme & teneur, en tout ce qui n'eſt pas contraire au préſent Réglement.

Mande & ordonne Sa Majeſté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France ; aux Gouverneur & Commandant général dans les provinces de Poitou, Aunis, Saintonge & Iſles adjacentes, & autres Officiers généraux, employés ſous l'autorité deſdits Gouverneur & Commandant général ; aux Intendans & Commiſſaires départis dans leſdites Provinces ; l'Inſpecteur & Capitaines généraux des capitaineries garde-côtes, & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main, chacun en ce qui le regarde, à l'exécution du préſent Réglement, lequel ſera lu, publié & affiché par-tout où beſoin ſera. Fait à Verſailles, le quatorze Avril mil ſept cent cinquante-huit. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PEIRENC DE MORAS.





TITRE VII.

DU RIVAGE DE LA MER.

PArmi les choses déclarées communes & à l'usage de tous par les Loix Romaines, fondées, à cet égard, sur les principes du droit naturel, la mer & ses bords tenant le premier rang, Domat, tom. 2 du Droit public, liv. premier, tit. 8, sect. premiere, n. 1 & 2, *fol. 60*, il importoit d'autant plus de déterminer l'étendue du rivage de la mer, & de défendre d'y faire aucunes entreprises préjudiciables à la navigation & au public, qu'il a été plus difficile d'obliger les Seigneurs des grands Fiefs, voisins des côtes, d'abandonner leurs prétentions en cette partie, soit à titre de propriété, soit à titre de Jurisdiction, & de renoncer aux usurpations qu'ils y avoient faites, comme il sera observé sur le titre des naufrages.

Comment ces Seigneurs auroient-ils douté que le rivage de la mer ne leur appartenoit pas, eux qui, par une affectation singuliere, confrontoient leurs terres, les uns à l'Espagne, les autres à l'Angleterre, la mer entre deux ?

Il ne suffisoit donc pas de les avoir désabusés de ce côté-là, il falloit encore leur indiquer les limites de leurs terres, en fixant le rivage de la mer, & en le mettant à couvert de nouvelles entreprises à l'avenir; & c'est à quoi il a été pourvu par les deux articles, dont ce titre est seulement composé, en y joignant le titre de la pêche, & celui des parcs & pêcheries.

ARTICLE PREMIER.

SEra réputé bord & rivage de la mer, tout ce qu'elle couvre & découvre pendant les nouvelles & pleines Lunes, & jusqu'où le grand flot de Mars se peut étendre sur les greves.

LIttus est quò usque maritimus fluctus à mari pervenit. Leg. 96, ff. *de verb. signif.*

Littus publicum est catenus, quà maximè fluctus exæstuat. Leg. 112, *eodem tit.*

La définition ou description que notre article fait du rivage de la mer, est plus exacte, parce que les observations ont appris que les hautes marées

arrivent, chaque mois, à la nouvelle & à la pleine Lune; & que, des marées des équinoxes & des solstices, qui sont encore plus hautes, celle de l'équinoxe de Mars l'emporte. Ainsi, puisqu'au terme des loix ci-dessus, le rivage de la mer ne finit qu'à l'endroit où s'arrête le plus grand flot de la mer, & que l'expérience a fait voir que ce plus grand flot est celui de Mars, c'est avec raison que notre article l'a donné pour regle de l'étendue de la mer.

Cette fixation, au reste, n'est pas nouvelle; on la trouve la même dans l'article premier d'un ancien Mémoire, rapporté par Fontanon, à la suite du titre de l'Amiral; &, ce qui mérite encore plus d'attention, dans l'Ordonnance du 27 Février 1534, dans celle du 12 Février 1596, & dans l'Arrêt du Conseil du 14 Mars 1654. Elle a été aussi confirmée & renouvellée par un autre Arrêt du Conseil du 31 Octobre 1686, suivi d'une Déclaration du Roi du 31 Janvier 1694.

C'est donc sur ce rivage ainsi désigné, que l'article suivant défend de faire aucuns ouvrages qui puissent porter préjudice à la navigation. C'est aussi sur la même étendue de terrein que les Officiers de l'Amirauté, privativement à tous autres Juges, sont fondés à exercer leur Jurisdiction, tant civile que criminelle & de Police.

Il y a plus: comme la mer refoule dans les fleuves & rivieres navigables qui y affluent, la Jurisdiction de l'Amirauté s'étend tout de même dans ces rivieres, & ne finit qu'à l'endroit où le grand flot de Mars cesse de s'y faire sentir. C'est ce qui est discertement exprimé dans les mêmes Ordonnances & Arrêts du Conseil que l'on vient de citer. Voyez *suprà*, art. 2, 5, 8 & 10, tit. de la compétence.

Mais, par rapport au rivage, il ne faut entendre que la partie jusqu'où s'étend ordinairement le grand flot de Mars, laquelle partie est facile à reconnoître par le gravier qui y est déposé; & nullement l'espace où parvient quelquefois l'eau de la mer, par les coups de vents forcés, causes & suites tout à la fois, des ouragans & des tempêtes. Arrêt d'Aix du 11 Mai 1742, prononcé par M. de Raguse, suivant les conclusions de M. Castillon, entre les freres Jourdain de Cannes & le Procureur du Roi de l'Amirauté d'Antibes, d'une part; les freres Mus dudit lieu de Cannes, d'autre part.

ARTICLE II.

FAisons défenses à toutes personnes de bâtir sur les rivages de la mer, d'y planter aucuns pieux, ni faire aucuns ouvrages qui puissent porter préjudice à la navigation, à peine de démolition des ouvrages, de confiscation des matériaux, & d'amende arbitraire.

PAr la raison précisément qu'une chose est publique avec faculté à chacun d'en user selon sa destination, il n'est pas permis à l'un d'en jouir au préjudice d'un autre, en s'y attribuant un droit permanent & exclusif, ou en y

formant un établiſſement qui reſtreindroit le droit de la Communauté. Stypmanus *ad jus maritimum parte 2. cap. 4. n. 139 & ſeq. fol. 304.*

Pour prévenir les inconvéniens qui ſeroient réſultés de pareilles entrepriſes, il étoit donc indiſpenſable que la liberté d'uſer d'une choſe publique eût des bornes ; & ces bornes, il n'y avoit que la puiſſance publique qui eût droit de les poſer.

C'eſt ce que Domat, *loc. cit.* ſect. 2, note ſur le n. 1, *fol.* 61, explique admirablement en ces termes :

« Il eſt du droit naturel auſſi que cette licence commune à tous, étant une » occaſion continuelle de querelles, & d'une infinité de mauvaiſes ſuites, il y » ſoit pourvu par quelque police; & il ne pouvoit y en avoir de plus juſte & » de plus naturelle que de laiſſer au Souverain à pourvoir à ces inconvéniens: » car, comme il eſt chargé du ſoin du repos public, que c'eſt à lui qu'appar- » tient la police de l'ordre de la ſociété, & que ce n'eſt qu'en ſa perſonne que » peut réſider le droit aux choſes qui peuvent être communes au public, dont » il eſt le chef, c'eſt à lui que cette qualité donne la diſpenſation & l'uſage » de ce droit pour le rendre utile au public; & c'eſt ſur ce fondement que les » Ordonnances ont réglé l'uſage des navigations, & de pêcher ſur la mer & » ſur les rivieres. »

Sur ces principes, le rivage de la mer devant être libre & acceſſible pour tous, & pour quiconque y veut pêcher, *nemo igitur ad littus maris accedere prohibetur piſcandi cauſâ*, leg. 4, ff. *de diviſione rerum & qualitate;* de même que, pour y aborder à l'effet d'y prendre terre, y décharger ce qui peut embarraſſer le navire, y ſécher des rêts, &c. conformément à la Loi ſuivante, qui s'exprime ainſi : *Riparum uſus publicus eſt jure gentium ſicuti ipſius fluminis. Itaque navem ad eas appellare, funes ex arboribus ibi natis religare, retia ſiccare & ex mare reducere, onus aliquid in his reponere, cuilibet liberum eſt, ſic te per ipſum flumen navigare.*

Sur ce fondement, dis-je, les défenſes portées par notre article, quoiqu'elles ne regardent directement que les ouvrages capables de faire préjudice à la navigation, doivent influer également ſur toutes autres entrepriſes faites ſur le rivage de la mer; ſoit parce qu'il n'eſt point de bâtiment qui y puiſſe être conſtruit avec des pierres ou avec des pieux, qui ne donne atteinte au droit d'y pêcher, accordé à tous les ſujets du Roi par l'article premier, titre premier, du Livre 5 ci-après; ſoit encore parce que toute conſtruction nouvelle de parcs ou écluſes eſt expreſſément défendue par l'article 4 du titre concernant cette matiere ; ſoit enfin parce que tout établiſſement ſur le rivage emporteroit, par ſa nature, un acte de propriété incompatible avec le droit du public, &, qui plus eſt, avec le droit de ſouveraineté du Roi ſur la mer & ſur les rivages qui en dépendent. Toutes autres citations des Loix romaines & des Auteurs à ce ſujet, pour ou contre, ſeroient ſuperflues.

Il n'y auroit donc qu'une conceſſion expreſſe du Roi qui pût garantir de la démolition & des peines, portées par cet article, les ouvrages que quiconque entreprendroit de conſtruire ſur le rivage de la mer; & cela, quand ils ne ſeroient pas contraires à la navigation : ce qui pourtant ſeroit aſſez difficile à concevoir, puiſque la navigation ſe fait avec de très-petits bâtimens capables d'aborder le rivage, auſſi-bien qu'avec d'autres qui tirent trop

d'eau pour approcher ſi près des côtes ſans un danger manifeſte d'y échouer.

C'eſt auſſi une entrepriſe ſur le rivage de la mer, que d'y rompre la banche, & d'enlever les pierres, les griſons ou les cailloux, qui, amoncelés, ſervent de barriere aux flots de la mer. V. *ſuprà*, art. 2, tit. 4 du préſent Livre.

Enfait de riviere navigable, le chemin ou l'eſpace qui doit demeurer libre, le long de la rive, pour le halage des vaiſſeaux, & que les anciennes Ordonnances ont fixé à 24 pieds de largeur, eſt cenſé une dépendance de la rive, &, par conſéquent, eſt de la compétence de l'Amirauté à l'égard des rivieres où le flux de la mer ſe fait ſentir: *ſuprà*, art. 6, tit. de la Compétence. Je ne crois point qu'on en doive dire autant du bord de la mer; c'eſt-à-dire, que l'eſpace qui regne le long de la falaiſe ou du rivage, ſoit cenſé en faire partie juſqu'à la diſtance de 24 pieds, à leffet de le ſoumettre à la Juriſdiction de l'Amirauté, puiſque le motif du halage ne peut s'y rencontrer. Ce terrein appartient réellement aux propriétaires des terres qui confrontent au rivage, &, par conſéquent, releve de la Juſtice du Seigneur du lieu : de ſorte que, s'il s'y commettoit un meurtre, ce ſeroit au Juge du Seignenr Haut-Juſticier du même lieu à en connoître & à lever le cadavre, à l'excluſion des Officiers de l'Amirauté; à moins que ces Officiers ne ſe trouvaſſent alors là en fonction, à l'occaſion d'un naufrage, pour faire ſauver les effets; auquel cas, par droit de territoire emprunté, ils connoîtroient, ſans difficulté, de tous les crimes & délits qui s'y commettroient durant leurs opérations.





TITRE VIII.

DES RADES.

TOut ce que le Commentateur a dit ſur ce ſujet, ſe trouve dans Cleirac, ſur l'art. 15 des Jugemens d'Oleron, n. 4, pag. 71, & dans le Dictionnaire de Trevoux, au mot *Rade*.

La rade differe du port, en ce que les vaiſſeaux, quoique en bon mouillage, n'y ſont pas en sûreté comme dans le port. Il y a néanmoins des rades ſi bonnes, qu'il n'y a pas plus à craindre pour les vaiſſeaux qui y ſont que s'ils étoient dans le port.

Il y a auſſi des rades ſi voiſines des ports, que les vaiſſeaux y ſont regardés comme s'ils étoient dans les ports mêmes. On les diſtingue des rades foraines, & celles-ci ſont appellées de ce nom, ſoit parce que le mouillage n'y eſt pas ſi sûr, ſoit parce que leur poſition eſt telle, qu'elles ne ſont pas cenſées être d'un port plutôt que d'un autre, & que les vaiſſeaux qui y mouillent, ſont à portée d'en partir, & de prendre le large pour différentes navigations.

ARTICLE PREMIER.

VOulons que les rades ſoient libres à tous vaiſſeaux de nos ſujets & alliés dans l'étendue de notre domination; faiſons défenſes à toutes perſonnes, de quelque qualité & condition qu'elles puiſſent être, de leur apporter aucun trouble & empêchement, à peine de punition corporelle.

NOn-ſeulement les rades ſont libres pour la navigation & le commerce, à tous les ſujets du Roi & de ſes *alliés*, dernier terme qui comprend également toutes les nations avec leſquelles le Royaume eſt en paix, ſans excluſion de commerce à certains égards; mais encore les différens ports du Royaume, puiſque la raiſon eſt abſolument la même.

Cette liberté exigeoit donc que les vaiſſeaux qui ont droit d'y arriver, y fuſſent à couvert d'inſulte, & de tout trouble ou empêchement; & c'eſt ſur ce principe que notre article en a fait des défenſes expreſſes à toutes perſonnes

ſans exception, à peine de punition corporelle; ce qui emporte néceſſairement, outre cela, les dommages & intérêts.

Mais, s'il eſt libre à tous maîtres & capitaines de navires amis, de fréquenter nos rades & nos ports, ce n'eſt qu'à condition de remplir les formalités preſcrites à ce ſujet, tant aux François qu'aux étrangers; &, entr'autres, de faire leur rapport ou déclaration d'arrivée ou de relâche au Greffe de l'Amirauté, & de ne ſortir des ports qu'avec congé de l'Amiral: de ſorte que, s'ils manquent à ce qu'ils ſont tenus de faire, les pourſuites qui pourront être faites contre eux, ne ſeront point un trouble & empêchement dont ils puiſſent ſe plaindre.

La liberté de fréquenter nos rades & nos ports n'étant accordée qu'aux amis & alliés, il s'enſuit que, ſi les vaiſſeaux des autres nations y arrivent, non-ſeulement il ne leur ſera pas permis d'y décharger des marchandiſes, ni d'y faire aucun autre commerce; mais encore qu'ils pourront être arrêtés & mis en ſéqueſtre, à moins qu'ils n'y ſoient entrés par tempête ou autre force majeure; auquel cas, devant être traités ſuivant le droit des gens, la faculté leur ſera laiſſée de ſe retirer après le danger paſſé; & il leur ſera fourni, en payant les choſes néceſſaires pour reprendre & continuer leur navigation. Il eſt entendu néanmoins que ce ne ſeront ni des ennemis ni des pirates, qui, quelque part qu'ils ſoient rencontrés, peuvent être ſaiſis & arrêtés, avec confiſcation de tout ce qu'ils ont avec eux.

ARTICLE II.

ENjoignons aux maîtres & capitaines de navires qui ſeront forcés, par la tempête, de couper leurs cables, & de laiſſer quelques ancres dans les rades, d'y mettre des *hoirins*, *bouées* ou *gaviteaux*, à peine de perte de leurs ancres, qui appartiendront à ceux qui les auront pêchées, & d'amende arbitraire.

LA diſpoſition de cet article n'auroit rien de trop rigoureux, s'il y avoit preuve que le maître ou capitaine étant obligé de couper ſes cables, ou de les filer par bout, avoit eu le temps & la facilité de mettre ſur ſes ancres des *hoirins*, *bouées ou gavitaux*: mais ceſſant cette preuve, qui eſt néceſſaire, parce que la préſomption contraire eſt de droit, il n'eſt pas poſſible que notre article ait entendu la punir de la maniere qui y eſt marquée; les raiſons en ſeront rendues ſur l'article 28 du titre ſuivant.

Il eſt vrai que l'article 45 des Jugemens d'Oleron paroît aſſez conforme à celui-ci; mais, en le rapprochant du quinzieme, il eſt comme évident qu'il ſuppoſe un navire dans le havre, où il y a effectivement obligation de mettre des hoirins ou autre marque ſur les ancres, ſur peine de répondre de tout le dommage qui en arrivera; ce qui eſt conforme aux articles 28 & 51 de l'Ordonnance de Wisbuy, & à l'article 5, titre premier, *ſuprà* du préſent livre 4; au lieu qu'il s'agit ici d'ancres dans les rades.

On trouvera facilement, dans les Dictionnaires & ailleurs, l'explication de ces termes, *hoirins*, *bouées & gavitaux*. *Article*

ARTICLE III.

LEs maîtres des navires venant prendre rade, mouilleront à telle diſtance les uns des autres, que les ancres & cables ne puiſſent ſe mêler & porter dommage, à peine d'en répondre & d'amende arbitraire.

UN maître de navire ou autre bâtiment, arrivant le premier dans une rade ou dans un port, peut ſe placer où il juge à propos, pourvu néanmoins qu'il ne ſe mette pas dans le canal qui conduit au havre, ou autrement ſur les paſſages des autres navires, de maniere que ſa poſition puiſſe incommoder naturellement les autres. Pour ce qui eſt de la place qu'il doit occuper dans un havre ou au quai, ce n'eſt point à lui à la choiſir; mais au maitre de quai à lui indiquer, ſur quoi celui-ci doit ſe comporter avec équité & prudence, & ſans partialité. V. *ſuprà* art. 4, tit. premier, & art. 2, tit. 2, du préſent livre 4.

Qu'il y ait déja des places occupées dans une rade ou dans un port, ou qu'il s'agiſſe d'en remplir pluſieurs à la fois, les maîtres de navires qui arrivent ou qui ſurviennent, » doivent mouiller à telle diſtance les uns des autres, » que les ancres & les cables ne puiſſent ſe mêler & porter dommage, à peine « d'en répondre & d'amende arbitraire.

Tel eſt, conformément au ch. 200 du Conſulat & à l'avis de Targa, pag. 342, le Réglement de Police porté par notre article, dont la ſageſſe doit naturellement faire loi par-tout; mais dont l'exécution dépend toujours des circonſtances; c'eſt-à-dire, qu'en pareil cas il s'agira d'examiner ſi le capitaine arrivé le dernier aura été averti ou non de ſe placer un peu plus à l'écart; s'il aura dû raiſonnablement acquieſcer à l'avis, & enfin s'il l'aura pu.

J'en dis autant du cas où un navire en entrant dans la rade ou dans le port, a cauſé du dommage à un autre qui étoit à l'ancre, quoiqu'il y ait des autorités (Conſulat ch. 197, 199. Targa, pag. 340.) qui chargent le maître de réparer le dommage, s'il ne prouve que cela eſt arrivé par cas fortuit ou force majeure, en un mot, ſans ſa faute, & quoique cela ait ainſi été jugé à Marſeille le 13 Juillet 1754 contre le capitaine Fougeray en faveur de Caliot & Juliard.

Mais s'il s'agiſſoit d'un navire à l'ancre ou à la cape, qui reçût du dommage de la part d'un autre qui entreroit à pleines voiles, je ne douterois nullement que le capitaine de celui-ci ne dût réparer le dommage, ſuivant la déciſion de l'Arrêt du Parlement d'Aix du 30 Juin 1750, au profit du capitaine Villourſe, contre un Suédois.

ARTICLE IV.

LOrſqu'il y aura pluſieurs bâtimens en même rade, celui qui ſe trouvera le plus avancé vers l'eau, ſera tenu d'avoir pendant la nuit le feu au fanal pour avertir les vaiſſeaux venant de la mer.

CEla eſt encore d'une police extrêmement ſage, & cependant on ne l'obſerve point dans la pratique; ce qui n'empêcheroit pas néanmoins, que ſi, faute d'uſer de cette précaution, quelque bâtiment en recevoit du dommage, le maître du navire qui y auroit manqué, ne fût tenu d'en faire raiſon.

On entend que celui qui eſt le plus avancé vers l'eau, eſt celui qui l'eſt le moins dans la rade, & qui par conſéquent peut être le premier rencontré & abordé par les navires venant de la mer, pour prendre rade & mouiller.

ARTICLE V.

QUand un vaiſſeau en rade voudra faire voile pendant la nuit, le maître ſera tenu dès le jour précédent de ſe mettre *en lieu propre pour ſortir*, ſans aborder ou faire dommage à aucun de ceux qui ſeront en même rade, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, & d'amende arbitraire.

IL ſeroit bien difficile qu'un vaiſſeau deſtiné pour un voyage de long cours, fît voile pendant la nuit, tant il y a de préparatifs & de manœuvres à faire avant le départ, quoiqu'on ſe ſoit précautionné pluſieurs heures auparavant. Quelle raiſon d'ailleurs de partir la nuit pour un pareil voyage ? On ne s'y détermine que ſur une aſſurance morale d'un vent favorable, au moins pour quelques jours; & rien n'oblige à former cet augure pendant la nuit. Ce n'eſt pas dans ces occaſions qu'on peut dire qu'il faut profiter des inſtans; cela ne peut convenir qu'aux petits navires faiſant la pêche ou le cabotage; la marée, le vent changé tout-à-coup, peuvent être de conſéquence pour eux.

Quoi qu'il en ſoit, il eſt permis par notre article de faire voile & de quitter la rade durant la nuit; mais c'eſt à condition de la part du maître de s'y préparer dès la veille, en ſe mettant à l'écart & au large; en un mot, *en lieu propre pour ſortir*, ſans s'expoſer à aborder aucun autre bâtiment étant dans la même rade, ou autrement à y cauſer du dommage; ſinon il ſera tenu de tous les dommages & intérêts, & ſujet à une amende arbitraire.

Que l'on faſſe voile de nuit ou de jour, le navire qui part après un autre & qui le ſuit, doit prendre garde à ménager ſa marche de maniere à ne pas le heurter; ſans quoi il répondra du dommage. Ainſi jugé à l'Amirauté de Marſeille le 14 Février 1750, & par autre Sentence du 22 Mars 1751 au rapport de M, Emerigon, en faveur du patron Eſcofier, contre le capitaine Arnaud, d'Agde.

Un des points de la police de la pêche des morues ſur le banc de Terre-Neuve, ou dans la baye de Canada, eſt que nul maître de navire ne peut quitter la pêche & faire voile durant la nuit ſans s'expoſer à une amende de 1500 liv. en cas d'abordage, & à punition corporelle, s'il arrive perte d'homme dans l'abordage, outre la réparation de tout le dommage qui s'en ſera enſuivi. Art. 13, tit. 6, liv. 5 ci-après.



TITRE IX.

DES NAUFRAGES, BRIS ET ECHOUEMENS.

IL eſt de l'humanité de s'intéreſſer au ſort des malheureux, & de travailler à leur adoucir le ſentiment de leur infortune.

Juſques dans les ſiecles les plus groſſiers & les plus barbares, la voix de le nature ſe faiſoit encore aſſez entendre pour ouvrier les cœurs à la compaſſion, delà ces lieux d'aſyle ſi reſpectables, & cette loi de l'hoſpitalité, ſi religieuſement obſervée.

Par quelle fatalité en uſoit-on autrement à l'égard de ceux qui avoient le malheur de faire naufrage ou d'échouer ſur des côtes étrangeres ? Car il n'eſt que trop vrai que dans ces mêmes temps, ils n'échappoient à la fureur des flots que pour éprouver ſouvent un autre genre de mort, d'autant plus douloureuſe, qu'elle leur étoit donnée de ſang froid par des mains cruelles, dans le lieu même qui devoit être pour eux un port de ſalut. Les plus heureux étoient ceux à qui il n'en coûtoit que la perte de leur liberté ou de leurs biens.

Que l'injuſte ſoif des richeſſes ait entretenu cette coutume barbare & inhumaine; c'eſt ce qu'il eſt aiſé de comprendre : mais elle n'en a pas vraiſemblablement été le principe. Dans les premiers temps la navigation n'ayant pas le commerce pour objet direct, elle n'offroit pas à enlever aux navigateurs des biens capables d'exciter la cupidité, au mépris de tous ſentimens humains. Il y a plus d'apparence que les premiers navigateurs faiſant le métier de pirates & ravageans les côtes ſur leſquelles ils faiſoient des deſcentes, armerent les nations contr'eux pour ſe défendre de leurs déprédations, & qu'enſuite la prévention les faiſant regarder tous comme animés du même eſprit, on crut devoir les ſacrifier à la ſûreté publique en les traitant indiſtinctement comme ennemis.

Que les anciens Gaulois ayant pratiqué cet uſage odieux & déteſtable, cela eſt hors de doute ; mais c'eſt mal-à-propos qu'on leur en fait un crime perſonnel & particulier; ils ne faiſoient en cela que ſuivre l'exemple des autres peuples. On en peut juger par ce grand nombre de loix romaines, portées en vue d'abolir cette exécrable coutume. Il n'en auroit pas tant fallu s'il n'eût été queſtion que des Gaulois.

Le mal venoit de plus loin, & au ſentiment de pluſieurs ſavans, du nombre deſquels eſt Seldenus, *de domino maris*, c. 22 *fol.* 177, ce ſont les Rhodiens qui ont introduit cette étrange coutume, quoiqu'ils l'ayent changée depuis, *infrà* art. 5 *in fine.* A la vérité, Loccenius, *de jure maritimo lib.* 1°. c. 7, n. 10, a entrepris de les ſauver de ce reproche ; mais ç'a été ſans ſuccès.

Quoi qu'il en ſoit, cette barbarie ayant paſſé chez les Romains, ils s'y accoutumerent de façon, que ce ne fut que bien tard qu'ils reconnurent que les effets naufragés ne devoient pas appartenir au premier occupant ni au fiſc ; que celui à qui ils étoient avant le naufrage n'en avoit pas perdu la propriété ni la poſſeſſion civile, & qu'ainſi la reſtitution devoit lui en être faite conformément à la loi naturelle & au droit des gens.

On n'avoit pu effectivement penſer le contraire autrefois que par un oubli & un renverſement de toute juſtice.

Pendant un certain temps, ſuivant Seldenus, *loc. cit.* il n'étoit pas bien décidé ſi les effets naufragés ou venus à la côte, appartenoient à ceux qui les avoient ſauvés ou trouvés, ou au fiſc ; mais dans la ſuite la dévolution en fut généralement artribuée au fiſc. C'eſt ce qui réſulte de la Supplique de Eumedon à Antonin, *ut bona naufragii ſui à publicanis direpta, ſibi reſtituerentur.*

Ce point ainſi décidé, le retour au droit naturel étoit beaucoup plus facile ; auſſi les Empereurs Romains, amis de la juſtice, ne tarderent-ils pas à proſcrire cette coutume inique, en permettant la réclamation des effets naufragés à ceux à qui ils appartenoient, comme n'ayant pu en perdre la propriété par ce malheureux événement.

Les premiers Empereurs qui ont paru avoir la gloire de renoncer au droit de naufrage en faveur des malheureux naufragés, furent Adrien & Antoine; Leg. 7 & *ultimâ*, *de ruinâ*, *naufragio*; *& leg.* 1°. *cod. de naufragiis.* Celle ci eſt conçue en ces termes. *Si quando naufragio navis expulſa fuerit ad littus, vel ſi quando aliquam terram attigerit, ad dominos pertineat ; fiſcus meus ſe non interponat. Quod enim jus habet fiſcus in alienâ calamitate, ut de re tam luctuoſâ compendium ſectetur ?*

Il eſt vrai que cette loi ſi pleine d'humanité, porte le nom de Conſtantin; mais elle eſt véritablement d'Antonin, ſuivant la remarque de Godefroi & de pluſieurs autres ſavans. C'eſt auſſi ce qui réſulte des loix 7 & derniere ci-deſſus citées.

Ces mêmes loix ont ſervi de baſe à la 21e. ff. *de acquirendâ vel amittendâ poſſ.* à la 44e. ff. *de acquir, rerum dominio*, aux 3e. & ſuiv. ff. *de incendio ;* & c'eſt en conformité que *Julianus Baſilie*, *lib.* 53, *tit.* 3, *cap.* 8, a dit *: ſi res naufragio in mari facto, in mare objecta eſt, adhuc in domino ejus manet qui anteà eam habuit ; & ſi maris æſtu in terram ejecta fuerit, poteſt eam dominus vindicare.*

Mais le mal étoit trop invétéré pour que la ſageſſe & la vigilance des Légiſlateurs Romains euſſent le pouvoir d'y remédier. Ces mêmes loix d'ailleurs furent mépriſées par ceux des Empereurs ſuivans, qui ſongerent plus à étendre les droits du fiſc qu'à faire régner la juſtice. Enfin l'Empire approchant chaque jour de ſa ruine & les bonnes loix demeurant ſans vigueur, le

désordre par rapport aux naufrages ne pouvoit que continuer. Les peuples croyoient ne s'approprier que les droits du fisc, trop foibles alors pour les conserver, & ils ne s'appercevoient pas de l'injustice dont ils se rendoient coupables envers les malheureux ; tant il est difficile de revenir d'une erreur qu'un long usage a pour ainsi dire consacré sous le spécieux prétexte d'une légitime défense.

Ce malheureux préjugé qui, au rapport du commun des écrivains, avoit gagné successivement les François, les Anglois, les Napolitains, les Siciliens & quantité d'autres nations, ne pouvoit encore que se fortifier par les fréquentes incursions des différens peuples du Nord, connus en général sous le nom de Saxons & de Normands, & par les horreurs qui laissoient par-tout des traces de leur passage.

Il n'étoit que trop naturel de chercher à se défaire de pareils hôtes & à les empêcher d'exercer leurs affreux brigandages. Le mal étoit que tout navigateur étant pris pour pirate, la punition étoit la même, sans examen & sans discernement. C'est que l'avidité des habitans, & sur-tout des Seigneurs des Fiefs voisins du rivage de la mer, vient se joindre à la crainte de ces redoutables ennemis.

Et voilà pourquoi, ni les Loix romaines, ni les Ordonnances rendues sur le fait des naufrages, depuis même la cessation de ces terribles incursions, ne produisent peu à peu d'autre effet que celui de sauver la vie à ceux des navigateurs que la tempête & les autres accidens maritimes avoient jettés sur les côtes.

De tant d'Ordonnance publiées par les Empereurs depuis la décadence de l'Empire, la seule qui soit venue jusqu'à nous est celle d'Andronic Comnene, Empereur d'Orient, qui regnoit en 1183. Pasquier dans ses recherches en fait mention, liv. 2, ch. 14, *fol.* 118, & en rapporte les circonstances, qui sont trop remarquables pour être passées sous silence.

Ce Prince recevant continuellement des plaintes du peu de soin qu'apportoient les Magistrats à reprimer la licence du pillage dans les naufrages, & ayant pris la résolution d'y remédier, s'en ouvrit en plein Sénat.

Alors il lui fut remontré » par quelques Sénateurs, premiers & princi-
» paux de la compagnie, que cette maladie avoit pris trait d'une si longue
» ancienneté qu'elle étoit incurable, & que plusieurs Empereurs ses devanciers
» y avoient voulu mettre la main ; mais en vain, comme s'ils eussent écrit
» leurs Edits sur les vagues » A quoi l'Empereur répondit sagement » qu'il
» n'y avoit rien qui ne pût être réformé, de mal en bien, & de bien en
» mieux par un Empereur, ni crime qui pût résister à son autorité, que si mes
» prédécesseurs (ajouta-t'il) n'ont pu parvenir à chef de cet œuvre, il faut,
» de deux choses l'une, ou que légérement ils eussent entrepris cette que-
» relle, ou bien passé par connivence, se contentant de payer les navigateurs
» de quelque belle hypocrisie.

Telle est la traduction que donne Pasquier de la réponse de cet Empereur, qui est tout autrement énergique en latin. On la trouve dans Loccenius, *de jure maritimo*, *lib.* 1°. *cap* 7°. *n.* 14, *fol.* 82, 83 : la voici.

Nihil est quin ab Imperatoribus emendari queat, nec ullum peccatum est quod vires eorum superet. Superiores autem imperatores, aut rem stultè sunt agressi,

aut se dolore injuriis simularunt : non enim inutilibus litteris sed ense coercere hoc malum debuissent, quod pravos mares non corrigendo confirmarunt.

Loccenius se contente d'ajouter que l'Empereur prononça de rigoureuses peines, non seulement contre ceux qui seroient convaincus de pillage dans les naufrages, mais encore contre ceux qui pouvant l'empêcher, ne s'y seroient pas opposés.

Mais Pasquier entrant dans le détail, observe que l'Edit de l'Empereur fut vérifié en plein Senat, » portant expresses inhibitions & défenses d'user de là » en avant de pareilles pilleries sur les vaisseaux submergés, à peine d'être » pendu & étranglé au plus haut mât, & s'il n'y en avoit point, au plus » haut d'un arbre qui seroit pris en la plus prochaine Forêt & mis sur l'orée » de la mer, afin que par ce spectacle chacun se tint assuré de quelle façon » il devoit se comporter en tel cas ; & au surplus que ceux qui auront des » maisons plus proches & voisines de la mer seroient responsables des délits » ors qu'ils n'y eussent consenti sauf leur recours contre les délinquans.

L'Auteur ajoute que l'Empereur ayant fait connoître par ce discours & par son air sévere qu'il tiendroit la main à l'exécution de son Edit, les Sénateurs qui savoient d'ailleurs combien il étoit ferme dans ses résolutions, » ne firent » instance au contraire, ores que, pour être par leurs maisons de plaisir pro- » ches de la mer, ils eussent par avanture part à ces butins ; toutefois l'Edit » ayant été publié ils l'envoyerent diversement aux Juges des lieux, afin que » nul n'en pût prétendre cause d'ignorance, & qu'il fût bien & duement en- » tretenu ; de maniere que par ce moyen se logea la tranquillité dedans la mer » au milieu de la tempête.

La fureur du pillage n'ayant pas moins continué dans la suite, & par sa généralité étant devenue comme un mal épidémique ; il est évident que l'Edit salutaire de cet Empereur, digne en cette partie des plus grands éloges, cessa d'être exécuté après sa mort qui ne tarda pas. Eh ! le moyen qu'il en fût autrement, puisque les Sénateurs, eux-mêmes, qui ne s'y étoient soumis que par crainte, étoient assez lâches pour prendre part à la dépouille des malheureux naufragés !

Faut-il s'étonner après cela qu'en France les Seigneurs voisins des côtes maritimes, après avoir participé au pillage des vaisseaux naufragés, comme particuliers, s'en fussent fait peu à peu un droit exclusif, & comme un privilege attaché à leurs Seigneuries, par l'autorité en quelque sorte despotique qu'ils avoient acquise sur leurs sujets ou tenanciers.

En vain pour faire cesser un désordre si universellement répandu, le Concile de Latran tenu en 1179, sous Alexandre III. avoit-il frappé de l'anathême de l'excommunication, ceux qui s'en rendroient coupables, excommunication renouvellée par la Bulle *Cœna Domini*, au rapport de Seldenus *mare clausum lib.* 1°. *cap.* 22, *fol.* 177 ; il falloit quelque chose de plus que les foudres de l'Eglise, armes presque toujours impuissantes, pour rétablir l'ordre de la justice ; c'est-à-dire, qu'il auroit fallu que l'autorité des loix fût venue à l'appui, & nos Rois qui non seulement avoient alors peu de possessions voisines de la mer, mais encore qui n'étoient pas en termes de s'y faire obéir par leurs Vassaux, auroient entrepris inutilement de réprimer ce qu'ils n'étoient pas en état de punir.

On ne doit point chercher d'autre cause du silence de nos anciennes loix sur ce sujet : il falloit bien que St. Louis se trouvât dans ces circonstances, puisqu'au lieu de sévir par quelque Ordonnance contre le pillage dans les naufrages, il préféra, à la requisition des Bordelois & des Rochellois, selon Cleirac, pag 95 & 543, & à la supplication de tout le pays, selon Pierre Garcie, dit Ferrande, dans son grand Routier & Pilotage de l'an 1483, de composer en 1231, avec Pierre de Dreux, dit Maucler, Duc de Bretagne, & de l'engager à renoncer au droit de naufrage qu'il exerçoit à la rigueur, à condition que les navigateurs prendroient de lui des brefs ou brieux, appellés les uns de sauveté, les autres de *conduite* & *de victuailles*.

A peu près dans le même temp parurent ces fameux jugemens d'Oleron; (voyez la préface. Mais ils devoient être d'une date beaucoup plus ancienne,) puisque l'opinion commune les attribue à la Princesse Eléonor ou Aliénor, Duchesse d'Aquitaine, & à Richard son fils; Réglemens faits uniquement pour la navigation le long des côtes de Guienne, du Poitou & de la Normandie, mais qui dans la suite furent si estimés & respectés, qu'on les prit généralement pour regle de décision.

Or dans ces jugemens d'Oleron, on trouve plusieurs articles qui ont des dispositions aussi curieuses que singulieres sur le fait des naufrages. Les principales seront rapportées sur les articles 2 & 4 ci-après; ici il doit suffire de remarquer, que le brigandage dans les naufrages n'étoit pas le même par-tout. En quelques endroits on étoit assez inhumains pour assommer les naufragés, afin qu'il n'y eût aucun obstacle au pillage, même d'attirer les navires dans les écueils pour les faire périr. En d'autres endroits on se bornoit au pillage; & en d'autres encore, par un reste d'humanité, on laissoit aux naufragés une petite partie de leurs effets, comme le tiers ou le quart, le surplus étant partagé entre le Seigneur du lieu, & ceux qui avoient sauvé les effets.

C'est ce qui résulte des art. 25, 26 & 31, qui prononcent des peines très-rigoureuses contre les coupables, outre celle de l'excommunication, relative sans doute à celle portée par le Concile de Latran dont il a été parlé. Du reste, il fut ordonné art. 29, conformément à la droite raison & à l'équité, de fournir les secours convenables à ceux qui auront le malheur de faire naufrage & de leur abandonner tous leurs effets sans en rien retenir, & sans exiger d'eux autre chose que les frais de sauvement, tels qu'ils seroient réglés par justice; le tout sur peine contre les transgresseurs, d'être *excommuniés de l'Eglise, & d'être punis comme larrons.*

Par l'art. 30, il fut aussi très-sagement ordonné, qu'en cas de naufrage, où l'équipage auroit péri, le Seigneur feroit travailler ses gens au sauvement des effets & les mettroit en sûreté pour les rendre aux propriétaires qui les réclameroient dans l'an, à la déduction des frais de sauvement; mais ce qui est bien singulier, c'est d'y voir ajouté qu'à défaut de réclamation, le Seigneur seroit tenu d'employer le prix de la vente des effets, en œuvres pies, comme *distribuer aux pauvres, marier pauvres filles, &c. selon raison & conscience*, sans en retenir *quart ni part*, sur peine d'encourir *la malédiction de notre Mere Sainte Eglise & peines susdites.*

C'étoit assurément passer le but & mettre à une trop rude épreuve la vertu des Seigneurs, que de leur enjoindre d'appliquer à des œuvres pies ce qui

restoit du produit des effets naufragés, après les frais de sauvement payés. Une pareille loi n'étoit pas faite pour être observée, elle exigeoit trop de perfection; mais quoi! le fisc n'osoit-il donc pas encore révendiquer cet excédent non réclamé, comme lui étant dévolu à titre de souveraineté.

Le problême, si c'en étoit un, ne demeura pas long-temps sans être résolu, & l'on n'eut pas non plus long-temps des reproches à se faire sur l'infraction de cette loi trop gênante, par le désintéressement absolu qu'elle exigeoit.

Henri III. Roi d'Angleterre, Duc de Normandie, d'Aquitaine, & Comte de Poitou & d'Anjou, y pourvut par son Edit de l'année 1226, la vingtieme de son regne.

Cet Edit que Cleirac rapporte sur l'art. 26 des Jugemens d'Oleron, pag. 67, a aussi sa singularité. Il est dit qu'en cas de naufrage sur les côtes de la mer d'Angleterre, de poitou, de l'Isle d'Oleron ou de Gascogne, si quelque homme du navire échappe & gagne la terre, les débris du navire & tous les effets en dépendans, seront remis à ceux à qui ils appartenoient, affranchis de tous droits de naufrage & de rivage; car c'est ainsi, selon moi, qu'il faut entendre ces mots, *& eis non depereant nomine ejecti.*

Il est dit ensuite que tout l'équipage ayant péri, si quelque animal échappe au naufrage, ou s'il en est trouvé un en vie dans le navire, alors les officiers du Roi ou des Seigneurs du lieu, s'empareront des effets naufragés & les mettront sous la garde de quatre personnes de probité & solvables, pendant trois mois, pour être restitués à ceux qui les réclameront dans ce terme de trois mois, & qui prouveront leur droit de propriété, & qu'à défaut de réclamation dans les trois mois, les effets seront acquis au fisc royal, *nomine ejecti*, ou à celui qui se trouvera fondé en droit de naufrage.

Enfin il est ajouté que si tout périt dans le naufrage, hommes & bêtes, les effets sauvés appartiendront alors & sans délai au fisc ou autre ayant pareillement droit de naufrage; ce qui ne doit s'entendre qu'en vertu d'une concession du Souverain.

Dans ces distinctions tout-à-fait extraordinaires, on ne trouve qu'une justice incomplete. Les deux premieres contenoient bien une dérogation à l'ancienne coutume observée dans les naufrages; mais le délai pour la réclamation n'étoit que de trois mois, au lieu d'un an que les jugemens d'Oleron accordoient conformément au droit commun.

D'un autre côté nul délai pour réclamer dans le dernier cas, ce qui étoit contre toute justice

Au surplus, nulle obligation d'employer en œuvres pies le produit des effets naufragés à défaut de réclamation, comme l'ordonnoient ces mêmes jugemens d'Oleron, ce qui étoit une bizarrerie pour vouloir trop donner à la perfection évangélique; & enfin c'étoit faire rentrer la souveraineté dans ses droits, que d'attribuer au fisc les effets naufragés, à l'exclusion de ceux qui ne justifieroient pas par titres qu'ils étoient fondés en droit de naufrage.

Sans doute que cet Edit d'Henri III. Roi d'Angleterre, malgré ses distinctions singulieres, eut son exécution encore long-temps après, puisque dans le Traité de paix & de commerce conclu entre Henri VII. & Philippe, Archiduc d'Autriche, Duc de Bourgogne, &c. le 14 Février 1495, il y fut dérogé, ch. 24.

24, en tant qu'il y fut stipulé qu'en cas de naufrage, les débris & les effets ne seroient point sujets à confiscation, quoiqu'il ne fût échappé de naufrage ni homme ni bête, *licet in ipsâ navi non remaneat vir, mulier, puer, cattus, canis vel gallus vivens;* mais qu'ils seroient sauvés & recueillis par les soins des officiers des parties contractantes, & mis sous bonne garde pendant un an & jour, pour être rendus à ceux qui, se présentant dans ledit temps, prouveroient que les effets leur appartenoient, en payant seulement les frais de sauvement & de garde, suivant qu'ils seroient réglés convenablement.

Un Réglement, aussi sage & aussi judicieux, étoit moins une convention particuliere entre deux Souverains, qu'une déclaration du droit commun, qui devoit être observée à ce sujet chez toutes les nations.

C'est aussi la regle que suivit François I dans les articles 11 & 12 de son Ordonnance du mois de Février 1543, qui est la premiere que nous ayons sur cette matiere, en ordonnant, au surplus, qu'à défaut de réclamation dans l'an & jour, un tiers de ce qui auroit été tiré de mer à terre ou du fonds de la mer, appartiendroit à ceux qui les auroient sauvés, un tiers à l'Amiral, & le dernier tiers au Roi ou aux Seigneurs auxquels il auroit cédé son droit.

Mais il plut à la Cour de Parlement, par son Arrêt de vérification, du 10 Mars de la même année, de modifier l'art. 12 concernant les effets sauvés en mer, ou tirés du fond de la mer; & en conséquence, non seulement de limiter à deux mois le temps de la réclamation, mais encore d'ordonner que, malgré la réclamation, le tiers des effets demeureroit acquis à ceux qui les auroient sauvés.

Par rapport à cette seconde disposition, il n'y avoit rien à dire, en supposant toutefois des effets trouvés en pleine mer, ou tirés du fond de la mer, sans suite de la part des propriétaires, comme il sera observé sur l'article 27 ci-après; mais pour la premiere, il y avoit de l'injustice à abréger le temps de la réclamation; & néanmoins elle fut adoptée par l'art. 21 de l'Ordonnance de 1584; ce qui a enfin été corrigé par la présente Ordonnance, tant dans l'article 27 qui vient d'être énoncé, que dans les 24 & 26, d'après l'article 447 de l'Ordonnance de 1629.

Avant l'Ordonnance de 1543, il y a apparence que, malgré les Jugemens d'Oleron, & les premieres notions de la raison & de l'équité, les réclamateurs des effets naufragés sur nos côtes obtenoient difficilement justice. Ce qui le fait penser de la sorte, & en même temps que cette Ordonnance n'avoit pas encore eu l'autorité de subjuguer les esprits; c'est non-seulement la note de Dumoulin, sur le traité de Jean Ferrault, *de juribus & privilegiis, Regni Franciæ, part. 4 styli Parlamenti, §. 11*, sur le mot *fractura*, où, après avoir dit que le droit divin, le droit naturel & le droit civil, défendent également de s'approprier les biens de ceux qui font naufrage, & qu'il n'y a que le Prince qui ait droit de les recueillir pour les conserver, & les rendre aux propriétaires, il ajoute : *Sed hodiè impii almiti, sibi applicant & sæpè de fidelibus subditis (eos crudeliter trucidando) impias prædas agunt*; mais encore la réponse que fit Anne de Montmorency, Connétable, aux Ambassadeurs de l'Empereur qui réclamoient auprès d'Henri II deux navires échoués sur une des côtes de France.

Cette réponse fut, selon Bodin, *de Repub. lib. primo, cap. ultimo*, qu'il étoit

d'ufage chez toutes les nations, que tout ce qui étoit jetté par la mer à la côte appartenoit, de plein droit, au Souverain. Sur quoi Loccenius, *de jure maritimo, cap. 7, n. 7*, dit : *In eo magis causæ quam vero servivit; verum quidem est, aliquot gentium instituto, sit observatum fuisse, non autem ab omnibus.*.

Bodin, à la fuite de la réponfe du Connétable de Montmorency, ajoute, qu'elle prévalut de maniere que André Doria ne crut pas devoir réclamer des vaiffeaux qui avoient enfuite fait naufrage fur les côtes de France. *Et ita jus invaluit ut ne Andreas quidem Doria quæstus sit de navibus in littore celtico ejectis & à præfecto classis Galliæ direptis.*

Cependant la réponfe du Connétable étoit jufte, en ce qu'elle attribuoit au Souverain le droit de naufrage à l'exclufion de tous autres; mais il en faifoit une mauvaife application, en ce qu'il excluoit les propriétaires du droit de réclamer les effets échoués ou naufragés : car, quelque accréditée que fût l'ancienne coutume dont il exceptoit, elle n'en étoit pas moins injufte, au fentiment de tous les Auteurs qui en ont parlé. Outre Vinnius fur Peckius, *in tit. cod. de naufragiis, fol. 391*; & Dumoulin, qui, comme il vient d'être obfervé, l'a trouvée contraire au droit divin, au droit naturel & au droit civil; Loccenius, entr'autres, *loc. cit.* n. 9, l'a traitée de barbare, après Seldenus, *mare clausum* 1°. c. 25; & Grotius, *de jure belli & pacis. Ab ipsâ tamen humanitate*, dit-il, *& æquitate abhorret. Nonne*, ajoute-t-il, *inhumanum & iniquum est calamitosos, absque suo facto re suâ privari & fiscum ex alieno dispendio suum quærere compendium? Undè qui cum humanitate aliquod commercium habent, hunc morem ut planè barbarum atque injustum passim damnant*

Il obferve enfuite, *fol. 76*, qu'en conformité des Loix Romaines & de l'équité naturelle, Sigifmond, Roi de Pologne, rendit une Ordonnance l'an 1598, qui obligeoit de reftituer les chofes naufragées à ceux à qui elles appartenoient avant le naufrage; mais c'étoit avoir attendu bien tard. Il ajoute pourtant que la Chambre Impériale avoit plufieurs fois décidé la même chofe.

Cependant il y a encore, en Allemagne, des pays où la Coutume de confifquer les biens naufragés n'eft point abolie. Il y a même des endroits où les Miniftres Prédicateurs ne font pas difficulté de prier Dieu en chaire qu'il fe faffe bien des naufrages fur leurs côtes. Et ces prieres, Thomafius a entrepris férieufement de les juftifier; mais par des raifons fi fingulieres, qu'elles ne valoient pas la peine que Barbeyrac a prife de les réfuter. V. la note fur Pufendorff, Traité du droit de la nature & des gens, tom. 2, liv. 4, chap. 13, §. 4, p. 381, édition de Londres 1740.

On ne fauroit dire en quel temps, ce droit de réclamer, qui eft de toute juftice, a été généralement reconnu & autorifé, en France, dans la pratique. Tout ce qu'on peut conjecturer, c'eft qu'il n'a plus été difputé depuis l'Ordonnance du mois de Mars 1584; à quoi n'a pas peu contribué la difpofition des Edits des 12 Février 1576 & 2 Août 1582, & l'art. 22 de ladite Ordonnance de 1584, portant attribution de jurifdiction aux Officiers de l'Amirauté, avec droit de connoitre des naufrages, & de tous procès & différends, mus & à mouvoir à cette occafion, privativement à tous autres Juges.

D'ailleurs, l'autorité royale s'étant affermie depuis ce temps-là, de maniere que le Gouvernement fe trouvoit en état de réprimer tous ceux des Seigneurs qui prétendoient encore fe maintenir dans la poffeffion des droits d'Amirauté, de naufrage & de rivage qu'ils avoient ufurpés; c'étoit lever le plus grand

obſtacle qui s'oppoſoit au retour du droit des réclamateurs, que d'accoutumer les Seigneurs & les peuples à penſer qu'à défaut de réclamation des effets naufragés, le produit en étoit dévolu au Roi, à raiſon de ſa Souveraineté, comme il ſera montré dans la ſuite ſur l'article 26.

Mais il étoit réſervé à Louis XIV de mettre la derniere main à ce grand ouvrage; & il falloit que le reſpect qu'on ne pouvoit refuſer à l'équité de ſes loix en général, & la crainte d'encourir ſon indignation, achevaſſent ce que les ſeules lumieres naturelles & la voix de la juſtice auroient dû pleinement opérer, & qu'elles n'avoient pu néanmoins que foiblement ébaucher.

Ce grand Prince ne pouvoit mieux s'y prendre, qu'en commençant par déclarer dans l'article qui ſuit, qu'il mettoit ſous ſa protection & ſauve-garde, tous les vaiſſeaux, leurs équipages & chargemens qui ſeroient jettés par la tempête ſur les côtes du Royaume, ou qui autrement y auroient échoué, & généralement tout ce qui ſeroit échappé du naufrage.

Il y a là, en effet, un air de grandeur, de nobleſſe & d'autorité, qui rend encore plus reſpectable le motif de la loi. Le pillage, dans les naufrages, n'eſt pas defendu ſimplement comme une injuſtice, comme un vol, comme un crime qui rompt les liens de correſpondance que la Providence a voulu établir entre les hommes, il l'eſt encore comme un acte qui mérite la qualification de crime de leze-Majeſté, puiſque le coupable s'approprie, au mépris de la puiſſance publique, ce que le Souverain a mis ſpécialement ſous ſa protection & ſauve-garde.

ARTICLE PREMIER.

DEclarons que nous avons mis & mettons, ſous notre protection & ſauve-garde, les vaiſſeaux, leurs équipages & chargemens, qui auront été jettés, par la tempête, ſur les côtes de notre Royaume, ou qui autrement y auront échoué, & généralement tout ce qui ſera échappé du naufrage.

IL n'y a point de diſtinction à faire entre les ſujets du Roi, ſes amis ou alliés, & ſes ennemis, même les pirates: tout eſt également ſous la protection du Roi; hommes & biens ſont indiſtinctement mis ſous ſa ſauve-garde. Ainſi le Commentateur, qui, du reſte, n'a fait que copier Cleirac, ſur le vingt-ſixieme art. des Jugemens d'Oleron, pag. 95, s'eſt étrangement mépris, lorſqu'il dit, en finiſſant, que l'ancien droit de naufrage a toujours lieu contre les ennemis de l'Etat & des pirates, & qu'il eſt même permis de les ſpolier.

Il eſt vrai que, par l'art. 47 des Jugemens d'Oleron, conforme, en cette partie, à la loi 18, cod. *de furtis*, chacun étoit autoriſé à piller les pirates & les ennemis de la Foi catholique; mais dans un Royaume auſſi policé que celui de France, une pareille diſpoſition ne pouvoit pas être adoptée, quelque juſte & raiſonnable qu'elle ait paru à Cleirac.

D'ailleurs, le Commentateur n'avoit qu'à jetter les yeux ſur l'art. 18 ci-après pour revenir de ſon erreur, puiſqu'il y auroit vu qu'en cas d'échouement des

vaisseaux ennemis ou pirates, c'est aux Officiers de l'Amirauté qu'il est enjoint de s'assurer *des hommes, vaisseaux & marchandises.* Le pillage est donc aussi sévérement défendu à leur égard, qu'à l'égard de tous autres qui ont le malheur de faire naufrage. Et de cela, il y en a deux raisons sans réplique : l'une que, les voies de fait étant prohibées, ce n'est point aux particuliers à se charger de la vindicte publique, indépendamment même des abus qui en pourroient résulter ; l'autre que la perte des biens, en pareil cas, n'ayant lieu qu'à titre de confiscation, ce seroit un vol que les particuliers feroient au Souverain, à qui appartient essentiellement toute confiscation des biens des ennemis de l'Etat.

D'un autre côté, comme ce qui est trouvé au fond de la mer, sur les flots ou sur les greves, n'est pas au premier occupant ; qu'ainsi la réclamation peut en être faite ; & qu'à défaut de réclamation, les deux tiers en reviennent au Roi & à l'Amiral, à l'exception des ancres, il convenoit que la Justice en demeurât saisie pour en faire la délivrance aux termes de droit. Et c'est ce qui a été prescrit par les articles 19 & 20 du présent titre, au moyen de quoi toute justice est gardée.

ARTICLE II.

ENjoignons à nos sujets de faire tout devoir pour secourir les personnes qu'ils verront dans le danger du naufrage. Voulons que ceux qui auront attenté à leurs vie & biens, soient punis de mort, sans qu'il leur puisse être accordé aucune grace, laquelle dès-à-présent nous avons déclarée nulle ; & défendons à tous Juges d'y avoir aucun égard.

PAR l'article précédent, tout navire naufragé ou échoué, françois ou étranger, ami ou ennemi, même corsaire ou pirate, étant mis sous la protection & sauve-garde du Roi, avec les gens de l'équipage & son chargement, il étoit de la suite que, par celui-ci, il fut enjoint à ceux qui seroient à portée & en état de donner du secours aux personnes en danger de naufrage, de s'y employer de tout leur pouvoir, avec défenses d'attenter à leur vie & à leurs biens sur peine de mort, sans espoir de grace ou rémission.

L'obligation de fournir les secours convenables en pareil cas, puisée dans les sentimens de la nature, indépendamment même de la charité chrétienne, avoit déja été recommandée assez inutilement plusieurs fois. Elle fut encore expressément renouvellée dans les articles 25, 29 & 30 des Jugemens d'Oleron, avec défenses d'enlever aux naufragés leurs biens & effets, sur peine, contre les transgresseurs, d'être *maudits & excommuniés de l'Eglise, & d'être punis comme larrons.*

A l'égard de ceux qui auroient la cruauté d'attenter à la vie de ces infortunés, suivant l'ancienne coutume barbare, les expressions de l'article 31 sont remarquables.

Mais il advient, est-il dit, *qu'aucunes fois en beaucoup de lieux, qu'il y a des*

gens inhumains, plus cruels & felons que les chiens & loups enragés, lesquels meurtrissent & tuent les pauvres patiens pour avoir leur argent, leurs vêtemens & autres biens. Icelles manieres des gens, doit prendre le Seigneur du lieu, & en faire justice & punition, tant en leurs corps qu'en leurs biens; & doivent être mis en la mer, & plongés tant ils soient à demi-morts; & puis les retirer dehors, & les lapider ou les assommer, comme on feroit les loups ou les chiens enragés.

Par rapport aux Seigneurs qui, au lieu de réprimer pareils excès d'inhumanité, feroient assez scélérats pour y participer, sur-tout à la détestable manœuvre des Pilotes pour faire périr les navires, l'art. 26, pour marquer tout de même l'horreur qu'on en doit concevoir, vouloit que *ledit Seigneur* fût *prins, & tous ses biens vendus & confisqués en œuvres pitoyables, pour faire restitution à ceux à qui il appartiendra, & doit être lié à une étape au milieu de sa maison; & puis on doit mettre le feu aux quatre cornieres de sa maison, & faire tout brûler; & les pierres des murailles jettées par terre; & là faire place publique & le marché pour vendre les pourceaux à jamais perpétuellement.*

Il falloit que la fureur du pillage, dans les naufrages, fût encore alors bien grande, & peut-être dans toute sa fermentation, pour exiger qu'on en vînt à de telles imprécations & à des remedes aussi violens.

Ainsi la peine de mort, prononcée par cet article, n'a rien de nouveau & d'extraordinaire; elle avoit même déjà été ordonnée par l'Edit de l'Empereur Andronic, cité sur le présent titre: mais la distinction que font les Jugemens d'Oleron, entre ceux qui attentoient à la vie des naufragés, & ceux qui se contentoient de leur enlever leurs biens, en tout ou en partie, suivant laquelle distinction, les premiers devoient être punis de mort, & les autres comme larrons seulement, sert à déterminer sur qui doit tomber cette peine de mort portée par notre article. C'est-à-dire, que, pour mériter le dernier supplice, il ne suffiroit pas d'avoir attenté aux biens des naufragés, il faudroit avoir attenté en même temps à leur vie; de maniere que ce n'est que l'attentat à la vie qui doive être jugé digne de mort, sans égard aux lettres de grace ou de rémission que les coupables pourroient avoir obtenues.

La preuve, au reste, que c'est ainsi qu'il faut entendre le présent article, se tire des articles 5, 19 & 20 ci-après, en ce qu'ils assujettissent simplement à être punis comme receleurs, ceux qui, ayant sauvé des effets naufragés, auront manqué d'en faire leur déclaration aux Officiers de l'Amirauté dans 24 heures; ce qui donne lieu de conclure que le simple vol d'effets naufragés ne mérite pas la mort, s'il n'est commis par les personnes désignées par l'art. 30 aussi ci-après; ou s'il n'est accompagné de violence, ou enfin s'il ne s'agit d'un pillage extraordinaire, fait avec attroupement de dessein formé & avec complot.

Mais, si la crainte des peines a rendu assez rare, depuis long-temps, ces exemples de barbarie qui dégradoient la religion & l'humanité tout ensemble, elle n'a pas de même ralenti l'ardeur du pillage dans ces tristes occasions. Il semble même qu'à mesure que les Seigneurs ont respecté la loi qui les privoit du droit de bris, comme d'un droit également injuste & usurpé, & qui leur défendoit de prendre aucune connoissance des naufrages, les habitans des côtes maritimes aient acquis plus de liberté de signaler, dans ces cas malheureux, leur penchant naturel à la rapine & au brigandage.

Ce qui cause l'effroi des navigateurs, est pour eux un sujet de joie. Au

premier choc d'une tempête, ils abandonnent leurs travaux pour roder, jour & nuit sur les côtes; non pour secourir, conformément à cet article, ceux qu'ils pourront voir en danger de périr au milieu des flots, mais pour s'emparer furtivement (& ce sont encore les moins coupables) des effets qu'ils trouveront sous leurs mains.

La loi qu'ils ne peuvent ignorer les avertit inutilement que ces effets ne sont pas à eux; ils ne la regardent que comme une injuste contrainte, dont l'objet est de les priver de ce que leur bonne fortune leur offre; & leur illusion est telle sur ce point, qu'il ne leur vient pas le moindre scrupule sur cette sorte de rapine, quoiqu'ils la condamnent hautement par-tout ailleurs.

A la vue d'un désordre aussi universellement répandu, on s'est plaint quelquefois que les Officiers de l'Amirauté n'usoient pas avec assez d'exactitude des moyens prescrits par les Ordonnances pour le réprimer; mais ceux qui leur ont fait ces reproches, n'ont pas fait attention à la difficulté des preuves, à raison de la multitude des coupables, ni à la distinction des différentes especes de prévarications. Ils ignoroient aussi peut-être que des informations commencées, accompagnées de visite dans les maisons des particuliers les plus suspects, & de menaces de faire publier des monitoires, opéroient plus de restitutions d'effets soustraits, que des procédures équivoques poussées à toute rigueur. En un mot, s'ils les connoissoient mieux, ils leur feroient la justice d'être persuadés qu'ils font tout ce qui dépend d'eux pour prévenir les pillages, en arrêter les suites, & pour faire réunir à la masse des effets sauvés ceux qui peuvent avoir été détournés.

ARTICLE III.

LES Seigneurs & Habitans des paroisses voisines de la mer, incontinent après les naufrages & échouemens arrivés le long de leurs territoires, seront tenus d'en avertir les Officiers de l'Amirauté dans le détroit de laquelle les paroisses se trouveront assises; &, à cet effet, commettront, au commencement de chacune année, une ou plusieurs personnes pour y veiller, à peine de répondre du pillage qui pourroit arriver.

LES Seigneurs haut-justiciers des paroisses voisines de la mer, s'étant autrefois attribué les droits de rivages, bris & naufrages; & plusieurs d'entr'eux souffrant encore impatiemment de s'en voir privés, quoiqu'ils n'en eussent joui que par usurpation sur le domaine de la Couronne, c'étoit peut-être trop exiger d'eux qu'ils avertissent les Officiers de l'Amirauté des naufrages ou échouemens arrivés le long de leurs territoires: cependant, & ceci fait l'éloge de leur amour pour la justice, aussi bien que de leur soumission aux ordres du Roi, si ce n'est pas précisément par eux que les Officiers de l'Amirauté reçoivent pour l'ordinaire le premier avis de ces tristes événemens, c'est presque toujours par leurs soins que quantité d'effets sont sauvés du pillage avant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté.

A l'égard de l'injonction qui leur est faite, & aux habitans de ces paroisses, de commettre, au commencement de chaque année, une ou plusieurs personnes pour veiller aux naufrages, à peine de répondre du pillage qui pourroit arriver, ce que le Commentateur déclare mal-à-propos être conforme à la disposition de la Coutume de Normandie, art. 597 & 598, puisqu'ils n'en disent rien, c'est une obligation dont le non-usage les a dispensés; & je ne sai même si, dans la pratique, ils y ont jamais été assujettis.

Cependant le vœu de l'Ordonnance, en cette partie, n'a pas été négligé pour cela; & c'est pour y satisfaire d'une maniere plus efficace peut-être, que les Officiers de l'Amirauté sont depuis long-temps dans l'usage d'établir des personnes de confiance qu'ils chargent du soin de veiller aux naufrages & à tout ce qui se passe sur les côtes, avec ordre, chacun dans son district, de leur donner avis de tout ce qui y arrivera d'intéressant.

Ces surveillans, appellés *garde-côtes pour l'Amirauté*, sont établis, de distance en distance, sur les côtes pour y faire la garde nuit & jour. A cet effet; les Officiers de l'Amirauté leur donnent des commissions, de l'aveu de M. l'Amiral dont ils portent la bandouliere.

Si cet emploi n'étoit pas aussi rebutant qu'il l'est pour ceux qui l'exercent, par les fatigues qu'il exige, sans autre rétribution que celle du salaire de leurs journées, lorsque les effets qu'ils sauvent ou font sauver à la côte, suffisent pour le paiemement des frais, & à raison des reproches & des injures qu'ils essuient continuellement de la part de ceux qui ont le plus d'inclination pour le pillage, il pourroit être recherché par les habitans les plus aisés des paroisses maritimes, qui alors seroient revêtus de commissions de M. l'Amiral.

A leur défaut, les Officiers de l'Amirauté sont réduits à choisir, dans le second ordre, ceux sur la fidélité & l'exactitude desquels ils croient pouvoir le plus compter; & cependant jusqu'ici, dans cette Amirauté, il ne paroît pas qu'ils se soient trompés dans leur choix, de maniere à se voir obligés de révoquer aucune de leurs commissions, quelque attention qu'ils aient à écouter les plaintes qui leur sont portées contre ces garde-côtes.

Mais ce sont ces plaintes mêmes, quoique mal fondées presque toujours, ou exagérées, qui servent à les contenir dans leur devoir. Et comment se pourroit-il qu'ils ne fussent pas odieux au plus grand nombre, puisque leurs fonctions sont, non-seulement de mettre sous la main du Roi & de la Justice tous les effets & les débris qui arrivent à la côte, avec pouvoir de se faire remettre ceux qui auront été sauvés & recelés par les habitans des lieux, mais encore de veiller à ce que les écluses & bouchots soient tenus dans les regles prescrites par l'Ordonnance, & à ce que la pêche ne se fasse qu'avec les filets permis.

Reste de savoir si, sur ces divers objets, au lieu des plaintes qui sont formées contre eux, ils ne méritoient pas mieux le reproche d'user de trop d'indulgence ou de faire acception des personnes; & c'est ce que les Officiers de l'Amirauté ne peuvent guere vérifier, même lors des visites qu'ils font sur les côtes pour y maintenir la police, à l'occasion des parcs & pêcheries & des filets de pêche. Il est des abus qui trompent la vigilance la plus exacte des Magistrats préposés pour les réprimer.

ARTICLE IV.

SEront en outre tenus, en attendant l'arrivée des Officiers, de travailler inceſſamment à ſauver les effets provenans des naufrages & échouemens, & d'en empêcher le pillage, à peine auſſi de répondre, en leurs noms, de toutes pertes & dommages, dont ils ne pourront être déchargés qu'en repréſentant les coupables, ou en les indiquant & produiſant des témoins à juſtice.

IL eſt encore ici queſtion des Seigneurs, auſſi bien que des habitans leurs tenanciers: l'injonction de travailler, en attendant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté, à ſauver les effets naufragés, & à en empêcher le pillage, leur eſt commune; ce qui eſt conforme aux articles 29 & 30 des Jugemens d'Oleron. Il eſt vrai qu'alors chaque Seigneur avoit à ſa garde ou conſignation les effets qu'il faiſoit ſauver; mais cette circonſtance eſt indifférente, parce que, dans tous les cas, il lui étoit défendu d'en retenir aucune portion, ſur peine d'encourir *la malédiction de notre mere Sainte Egliſe*, & d'être traités *comme larrons, ſans avoir rémiſſion juſqu'à ſatisfaction.* L'art. 46 ajoutoit que, ſi les contrevenans étoient *Evêques, ou Prélats, ou Clercs, ils devoient être dépoſés de leurs offices, & privés de leurs bénéfices.*

Ce n'eſt donc pas par ſimple devoir de charité que les Seigneurs, en conſéquence de cet article, ſont obligés d'employer leur autorité ſur leurs tenanciers & autres habitans à empêcher le pillage, & leur zele à faire punir les coupables, en les indiquant à Juſtice, avec les témoins qui pourront dépoſer contre eux. C'eſt une obligation qui leur eſt impoſée, ſur peine de répondre des pertes & dommages réſultans du pillage, conformément à l'Edit de l'Empereur Andronic, rapporté ci-deſſus, à la loi 7, *ff. de incendio, ruinâ, naufragio*, & au préjugé cité par Berault, ſur l'art. 598 de la Coutume de Normandie, dont il ſera fait mention ci-après, ſur l'art. 38. De ſorte que, s'il s'agiſſoit d'un pillage extraordinaire, fait pour ainſi dire ſous leurs yeux, pouvant l'empêcher, il y auroit lieu de les impliquer, comme complices ou réputés tels, dans l'information qui ſeroit faite à ce ſujet, ou en tout cas de les rendre reſponſables des dommages & intérêts, faute par eux de dénoncer les coupables, & de produire des témoins contr'eux, aux termes de cet article. Mais, comme il a été obſervé ſur l'article précédent, il n'y a, en général, qu'à ſe louer de la conduite qu'ils tiennent dans ces occaſions.

Il n'en eſt pas de même, à beaucoup près, de celle des habitans; non qu'ils manquent d'ardeur pour accourir aux naufrages avant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté, mais c'eſt qu'ils n'y viennent preſque tous que dans le deſſein de piller, profitant du trouble inſéparable de ces ſortes de déſaſtres. S'ils rencontrent des ballots ou des caiſſes de marchandiſes, ils les ouvrent pour en tirer ce qui peut s'emporter facilement, ou, ſi ce ſont des barriques de vin ou d'eau-de-vie, ils les défoncent pour boire juſqu'à ce que, perdant les forces avec tout uſage de raiſon, ils ne puiſſent plus exécuter la réſolution qu'ils avoient priſe d'abord d'emporter de la liqueur tout ce qu'ils pourroient chez eux.

Ce

Ce ſont là les naufrages où il ſe commet le plus de déſordres, malgré l'attention des garde-côtes, des ſeigneurs & des bons bourgeois des lieux. Les Officiers de l'Amirauté ont même été inſultés quelquefois, dans l'accès d'ivreſſe de la canaille, juſqu'à être obligés de ſe retirer pour ne pas s'expoſer aux ſuites de la ſédition. Il y en a des exemples mémorables dans cette Amirauté, par la punition des principaux coupables.

Tel eſt le ſecours que l'on retire ordinairement de ces hommes ſi ardens à courir aux naufrages, ſous prétexte que l'Ordonnance leur en fait un devoir ; & c'eſt pour y remédier autant qu'il étoit poſſible, que les Officiers de l'Amirauté, d'un côté, ont augmenté en différens temps le nombre des garde-côtes, avec ordre de s'entr'aider au beſoin, & que d'un autre côté, ils ont réglé que nul ne ſeroit reconnu pour avoir travaillé au ſauvement des débris, à l'effet d'être payé en cette qualité, qu'il n'en eût pris l'aveu du garde-côte, ou qu'il ne lui eût fait la déclaration & repréſentation de ce qu'il auroit ſauvé.

Au moyen de ces précautions le pillage eſt devenu beaucoup moins commun, & c'eſt tout ce qu'on pouvoit s'en promettre. Du côté des preuves, la difficulté eſt toujours reſtée la même, ces gens-là n'étant pas d'humeur de ſe déclarer les uns & les autres.

C'eſt vraiſemblablement à cauſe que le pillage eſt ſi fréquent dans les naufrages, que par une loi de Zélande, rapportée par Peckius, *ad rem nauticam*, *fol. 353 & 354*, il étoit défendu à quiconque, ſur peine de la vie, de courir aux naufrages, & d'entreprendre de ſauver des effets ſans la permiſſion du Magiſtrat, ou des perſonnes par lui propoſées. Mais ces défenſes avoient cet inconvénient fâcheux qu'elles privoient les malheureux des ſecours qu'ils ne ſauroient recevoir trop promptement dans ces occaſions ; & ce ſont ces ſecours ſalutaires que notre Ordonnance a voulu leur procurer, au même temps qu'elle a pris contre le pillage toutes les précautions qu'elle pouvoit prendre.

ARTICLE V.

FAiſons défenſes aux particuliers employés au ſauvement, & à tous autres, de porter dans leurs maiſons, ni ailleurs qu'aux lieux à cet effet deſtinés, ſur les dunes, grèves, ou falaiſes, & de recéler aucune portion des biens ou marchandiſes des vaiſſeaux échoués ou naufragés ; comme auſſi de rompre les coffres, ouvrir les ballots, & couper les cordages ou mâtures, à peine de reſtitution du quadruple & de punition corporelle.

CEs défenſes regardent auſſi-bien ceux qui travaillent ſans ordre au ſauvement des effets, que ceux qui y ſont employés par ordre des garde-côtes ou des Officiers de l'Amirauté. De maniere ou d'autre, en cas de naufrage ou échouement, il ne leur eſt pas permis de porter les effets dans leurs maiſons. Il faut qu'ils les portent aux lieux indiqués, ſur les dunes, grèves ou

falaiſes ; & ſuppoſé qu'il n'y ait encore aucun lieu indiqué pour les dépôts, ils doivent, après les avoir tirés à terre, & les avoir mis hors de la portée du flot, en donner avis à celui qui, le plus près de l'endroit, a la direction des travaux, afin qu'il en faſſe faire le tranſport où il convient.

Il leur eſt pareillement défendu de recéler aucune portion des effets naufragés ; & ils ſeront coupables de recélé, s'ils ſont convaincus, non ſeulement d'en avoir porté dans leurs maiſons, mais encore d'en avoir mis dans quelque endroit écarté ou caché de la côte, & à plus forte raiſon d'en avoir enfoui dans le ſable.

Indépendamment même d'aucune de ces circonſtances, c'eſt aſſez, aux termes des art. 19 & 20 ci-après, pour être coupable de recélé, d'avoir manqué de déclarer dans vingt-quatre heures, aux Officiers de l'Amirauté, les effets qu'on a trouvé ſur les flots, ou ſur les grèves & rivage de la mer. Mais comme, dans ces articles, il eſt queſtion d'effets ſauvés hors le temps du naufrage, il n'eſt pas défendu, comme par celui-ci, à ceux qui les ont trouvés de les porter chez eux, puiſque d'un côté il ne peut pas y avoir de lieu indiqué pour les y tranſporter ; & que d'un autre côté, ils doivent mettre ces effets en ſûreté : ce qui ne peut guere s'entendre que dans leurs maiſons, ou en quelque maiſon empruntée à cette fin. C'eſt ainſi, ſelon moi, qu'il faut concilier ces articles avec celui ci, en obſervant qu'en cas de naufrage, le ſeul tranſport des effets dans la maiſon forme le recélé ; au lieu que, hors le cas de naufrage, il n'y aura recélé qu'à défaut de déclaration dans les 24 heures.

Du reſte, la peine de recélé ſera la même, telle qu'elle eſt prononcée par cet article ; c'eſt-à-dire, que le coupable ſera ſujet à la reſtitution du quadruple de la valeur des choſes recélées, & à punition corporelle. Car, quoique cette peine ſuive immédiatement le délit réſultant de la rupture des coffres, de l'ouverture des ballots, & de la coupe des cordages ou mâtures, tous actes bien plus criminels que le recélé ; je ne doute pas néanmoins que la punition ne doive influer ſur tous les cas, ſauf à aggraver la punition corporelle dans ceux déſignés dans la derniere partie de l'article.

La peine du quadruple au reſte eſt également prononcée par la loi 44, *ff. de acquir. rerum dominio*, & par les loix premiere & troiſieme, *ff. de incend. rui. naufr.* ſans préjudice de plus grande punition, ſuivant les circonſtances, aux termes de la loi 18, *cod. de furtis* ; toutes leſquelles loix ſon tirées de celles des Rhodiens, art. 48, 50 & 51. On les trouve à la tête du Commentaire de Peckius & Vinnius, *de re nauticâ*.

Sur tout ceci on peut voir auſſi les loix 2, 4 & 5, *ff. cod. tit, de incendio.* De ces loix combinées avec la premiere & la troiſieme, il réſulte, 1°. que, pour être ſujet à la peine du quadruple & à la punition corporelle tout enſemble, il faut qu'on ait volé, *in ipſâ naufragii trepidatione, in tempore & loco naufragii.* Alors que ce ſoit en mer ou ſur le rivage, c'eſt la même choſe. *Si in ipſo naufragii tempore id acciderit ; nihil inter eſt, utrùm ex ipſo mari quiſque rapiat, an ex naufragiis, an ex littore. Dicta leg. 5.*

2°. Que ſi quelque temps après le naufrage on enleve frauduleuſement des effets ſur le rivage, on n'eſt coupable alors que de ſimple vol.

3°. Enfin que les recéleurs ſont punis comme les principaux coupables ; c'eſt à-dire, de la peine du quadruple ; & telle eſt auſſi la diſpoſition du Code des Wiſigots, *lib. 7, tit. 2, lege 18.*

ARTICLE VI.

INcontinent après l'avis reçu, les Officiers ſe tranſporteront au lieu de naufrage, feront travailler inceſſamment à ſauver les effets, ſe ſaiſiront des charte-parties, & autres papiers & enſeignemens du vaiſſeau échoué, recevront les déclarations des maîtres, pilotes & autres perſonnes de l'équipage, dreſſeront procès-verbal de l'état du navire, feront inventaire des marchandiſes ſauvées, les feront tranſporter & mettre en magaſin ou lieu de ſûreté, informeront des pillages, & feront le procès aux coupables, à peine d'interdiction de leurs charges, & de répondre en leurs noms de toutes pertes & dommages envers les intéreſſés.

PUiſque c'eſt une obligation étroite de la part des Officiers de l'Amirauté de ſe tranſporter au lieu du naufrage, auſſi-tôt après l'avis qu'ils en ont reçu, & que l'expérience prouve aſſez que leur arrivée fait ordinairement ceſſer tout déſordre & tout pillage; pourquoi dans ces fâcheux accidens, les armateurs & les capitaines, au lieu de ſouhaiter leur préſence, la redoutent-ils en général? C'eſt que, à la honte de la Magiſtrature, il s'eſt trouvé des officiers d'Amirauté qui ont tenu une conduite plus qu'équivoque en pareilles circonſtances, ſans parler des pertes conſidérables qu'ils ont cauſées par imprudence, & des frais exhorbitans qu'ils ont faits, avec une affectation qui ne permettoit pas de douter que leur vue ne fût de multiplier leurs vacations.

Il n'a fallu que peu d'exemples de cette nature pour prévenir les eſprits contre tous les Officiers d'Amirauté indiſtinctement, par rapport à ces ſortes d'opérations. Il en eſt néanmoins qui les éviteroient, ſi le devoir le leur permettoit, loin de les ſouhaiter, pour avoir occaſion de faire des gains illicites.

Inutilement les Officiers d'Amirauté iroient-ils aux naufrages, s'ils ne faiſoient travailler inceſſamment & ſans perte de temps, à ſauver les effets. Du reſte, ils manqueroient tout de même à leurs obligations, s'ils négligeoient de faire ce qui leur eſt preſcrit de plus par cet article : le texte en eſt clair, & n'a pas beſoin de commentaire. Ce qu'il y a à obſerver ſeulement, c'eſt que les déclarations qu'ils doivent prendre du maître, du pilote & autres perſonnes de l'équipage, dont l'objet eſt de découvrir la cauſe du naufrage ou de l'échouement, tiennent lieu de celle que ſans cela le maître ou ſon repréſentant ſeroit tenu de faire au Greffe de l'Amirauté. Il n'y a d'exception à cela que pour les naufrages qui arrivent en des endroits où le mauvais temps ou quelqu'autres circonſtances ne permettent pas aux Officiers de ſe tranſporter. Comme ce ſont alors les commis-greffiers qui ſont chargés par état de vaquer aux naufrages, & qu'ils n'ont pas le pouvoir de recevoir les grands rapports des capitaines, quelque déclaration que ceux-ci faſſent devant eux dans ces occaſions, ils ſont obligés de les réitérer au Greffe de l'Amirauté.

Mais si, pour cause d'indisposition, ou à raison des affaires extraordinaires de la Jurisdiction, le Juge ne pouvant se transporter au lieu de naufrage, commet quelque autre Officier, ou à son défaut un Licencié pour faire ses fonctions; alors les déclarations du maître & des gens de l'équipage, faites devant ce commissaire, valent autant que si le Juge les recevoit en personne, sans qu'il soit besoin de les réitérer au Greffe.

A peine de répondre en leur nom, &c. La même peine avoit déjà été prononcée par Arrêt du 26 Avril 1561, rendu au Parlement de Rennes, remarqué par Duboisgelin, Traité des droits royaux, bris, &c.

Depuis le Réglement du 23 Août 1739, les Officiers de l'Amirauté, avant d'aller aux naufrages, sont obligés d'en donner avis aux Officiers des Classes, au Trésorier des Invalides, & au Receveur de M. l'Amiral : mais c'est une formalité assez inutile, par rapport aux premiers, puisqu'ils n'y ont jamais assisté, non plus qu'aux ventes des effets, soit provisoires, soit définitives.

ARTICLE VII.

LEs voituriers, charretiers & mariniers, seront tenus de se transporter avec chevaux, harnois & bateaux, au lieu du naufrage, à la premiere sommation qui leur en sera faite de la part des Officiers de l'Amirauté, ou des intéressés au naufrage, à peine de vingt-cinq livres d'amende contre chacun des refusans.

DAns ces circonstances aussi critiques, il en est comme dans une incendie : tout homme en état de donner du secours peut être commandé à cette fin, & il doit obéir sur peine d'amende, sur tout si c'est un homme de métier. Ainsi, non seulement les voituriers, les charretiers & les mariniers, dont parle cet article, sont sujets à prêter le secours convenable dans ces occasions ; mais encore les laboureurs & tous autres artisans, sans qu'ils puissent s'en défendre, d'autant plutôt encore que leur travail ne restera pas sans salaire.

C'est donc à eux à obéir à la premiere sommation qui leur sera faite de la part des Officiers de l'Amirauté, sur peine de 25 liv. d'amende contre chacun des refusans. Le Commentateur observe que cette sommation doit être faite par écrit, par le ministere d'un huissier ou sergent de l'Amirauté, supposé qu'il y en ait un dans le moment sur le lieu : mais il se trompe de tout point.

1°. Les Officiers de l'Amirauté se font toujours accompagner d'un de leurs huissiers, lorsqu'ils vont aux naufrages, ou faire la visite des côtes, afin d'être en état de faire donner les assignations sur le champ devant eux, selon l'exigence des cas.

2°. Il feroit absurde que les sommations pour le travail fussent faites par écrit; ce seroit perdre trop de temps : il suffit d'un ordre verbal intimé de la part des Officiers de l'Amirauté, par qui que ce soit que l'ordre soit por-

té ; & le ministere d'un huissier n'est nécessaire que pour assigner dans l'instant les refusans, à l'effet de leur infliger l'amende de vingt-cinq livres, avec injonction d'obéir sur plus grande peine, & même de prise de corps, attendu la rébellion à Justice.

3°. Enfin il ne faut pas même d'assignation pour la condamnation à l'amende, si c'est le Juge en personne qui donne l'ordre de travailler. En cas de refus, sur le simple requisitoire du Procureur du Roi, il peut prononcer l'amende *de plano*, & réitérer l'ordre ; & s'il n'opére pas plus que le premier, le Procureur du Roi, après avoir fait prononcer une seconde amende plus forte, avec aussi peu de succès, & après une information sommaire du refus réitéré, pourra requérir le décret de prise de corps contre les rébelles. La raison est que les Officiers de l'Amirauté sont alors en plein exercice de la grande police, criminelle & civile, & que le cas est pressant & privilégié, indépendamment même du mépris de leur autorité. Il n'est question, pour la validité de toute cette procédure, que d'un procès-verbal en forme, à la suite de celui qu'ils auront commencé en arrivant au naufrage, & qu'ils auront continué jour par jour.

Ou des intéressés au naufrage. Il ne faut entendre ceci que du temps antérieur à l'arrivée des Officiers de l'Amirauté : car eux présens, tous les ordres doivent émaner d'eux, & nul n'en peut donner que de leur aveu, quelqu'intérêt qu'il ait à la chose. Autrement, n'y ayant plus de subordination, la confusion & le désordre seroient inévitables.

Il ne siéroit pas néanmoins aux Officiers de l'Amirauté de désapprouver toute manœuvre faite sans leur aveu, précisément parce qu'ils ne l'auroient pas ordonnée. Etant reconnue bonne, il convient qu'ils sacrifient leur amour propre au besoin de la chose, en prenant au surplus les mesures convenables pour le maintien de leur autorité. Le vrai moyen au reste de la faire respecter en pareil cas, est qu'ils ne prennent pas tout sur leur compte, se croyant plus habiles & plus intelligens que tous les autres : il convient au contraire qu'ils écoutent les avis proposés par les gens du métier, & par les parties intéressées, pour ne prendre leur parti qu'après un mûr examen : & en général ils doivent se consilier autant qu'il est possible avec les intéressés au naufrage. Pour n'en avoir pas usé de la sorte, il en est qui par leur imprudence, pour ne rien dire de plus, ont rendu tout-à-fait ruineux des naufrages où l'on auroit presque tout sauvé, si l'on s'y étoit bien pris, ou qui ont fait convertir un simple échouement dans un naufrage complet.

Les intéressés au naufrage sont nécessairement, le capitaine & les gens de l'équipage, l'armateur & ceux qui ont part dans le navire, ou dans les marchandises de son chargement Ce sont encore ceux pour le compte desquels il a été fait quelques changemens dans le navire ; & enfin les assureurs, en cas d'abandon de la part des assurés. Tous ceux-là donc, ou l'un d'eux, ont droit, en attendant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté, de requérir le secours des gens de métier en état de leur en donner ; & en cas de refus, ils peuvent les assigner pour les faire condamner à l'amende de vingt-cinq livres portée par cet article. Mais les Officiers présens, c'est à eux seuls, comme il a été observé, à faire les injonctions, & à donner les ordres nécessaires, en se conduisant néanmoins avec prudence & circonspection.

ARTICLE VIII.

LEs travailleurs feront employés par marées ou journées, & il en fera tenu rôle, dont l'appel fera fait au commencement & à la fin de chaque jour, fans qu'aucun autre puiffe, après l'arrivée des Officiers, s'immifcer au travail, que ceux qui feront par eux choifis, à peine du fouet.

QUelle confufion n'y auroit-il point dans les opérations qu'entraînent les naufrages s'il n'étoit pas tenu un état ou rôle des travailleurs, & fi l'appel n'en étoit pas fait au commencement & à la fin de chaque jour, pour les reconnoître, & la nature de leur travail !

Comme les travaux, fuivant les circonftances, ne peuvent pas toujours être continus, il convient de diftinguer ceux qui fe font par marée de ceux qui fe font tout le long du jour, attendu que la taxe en doit être différente. Il y a auffi quelquefois des travaux de nuit, qu'il faut diftinguer tout de même, fans compter ceux qui font prépofés à la garde des effets fauvés, fur les dunes ou falaifes, & qui font la garde jour & nuit, jufqu'à ce qu'on ait eu le temps de mettre les effets en magafin. De toutes ces opérations & des autres acceffoires, il en eft réguliérement dreffé procès-verbal, par féance, d'avant & après midi, jufqu'à la confommation de l'ouvrage & à la retraite des Officiers de l'Amirauté.

Du refte, comme c'eft à eux à regler toutes les opérations & ordonner les travaux, nul ne peut, après leur arrivée, s'immifcer au travail fans leur aveu ; & cela fur peine du fouet, aux termes de cet article. La raifon eft, que des gens qui travailleroient à leur infu, & fans prendre leurs ordres, feroient de plein droit préfumés agir à deffein de voler ou recéler les effets qu'ils fauveroient, & que par l'art. 5 ci-deffus, ce cas eft déclaré fujet à punition corporelle, outre la reftitution du quadruple.

Cependant fi des travailleurs, ayant ignoré l'arrivée des Officiers, avoient continué leur travail, & qu'enfuite ils leur euffent fait le rapport de ce qu'ils auroient fauvé ; non feulement ils feroient exempts de la peine dont il s'agit, mais même on ne pourroit leur refufer un falaire compétent, fauf les prévarications qu'ils auroient pu commettre.

ARTICLE IX.

SEra pareillement tenu état par les mêmes Officiers, des voitures qui feront faites pour porter les effets fauvés dans les magafins ; & fera donné au voiturier, en partant du lieu du naufrage, un billet de charge, lequel il mettra entre les mains du gardien.

LEs précautions indiquées par cet article, font une fuite naturelle de celles prefcrites par l'article précédent. Où en feroit-on fi les voituriers ne recevoient pas par compte les effets qu'ils font chargés de porter au ma-

gaſin ou autre lieu déſigné ? On leur donne donc pour chaque voyage qu'ils font, un billet de leur charge, qu'ils doivent remettre au gardien, afin qu'il puiſſe vérifier s'il ne manque rien à la charge ; & de peur qu'ils ne gardaſſent la charge avec le billet, les Officiers de l'Amirauté tiennent un état général de ce qui eſt confié à chaque voiturier, à l'effet de lui en faire rendre compte, au cas qu'il n'ait pas remis tous les billets au gardien, lequel alors eſt reſponſable de tout ce qui eſt porté par ces billets.

Malgré cela néanmoins, pour plus grande ſûreté, & pour prévenir toute ſurpriſe, les Officiers de l'Amirauté portent l'attention, ſuivant les circonſtances, juſqu'à ſe partager, de maniere que les uns reſtent au lieu du naufrage, & les autres ſe tranſportent au magaſin, pour faire la vérification de tout ce qui y eſt porté. Ils en uſent auſſi de même lors de la décharge des priſes.

ARTICLE X.

LE gardien tiendra état ou contrôle de ce qui ſera rapporté par chaque voiturier.

CEla eſt tout naturel : mais comme il vient d'être obſervé, ce ſont ſouvent les officiers de l'Amirauté eux-mêmes qui tiennent cet état ou contrôle ; au moyen de quoi ils ſe paſſent alors de gardien, ſi le magaſin eſt ſous clef, & ſans communication.

Ce magaſin au reſte, au cas que le propriétaire fît refus de le céder, pourroit être pris d'autorité, par la même raiſon que, ſuivant l'art. 7, tous les voituriers, charretiers & mariniers peuvent être commandés pour travailler chacun dans ſon métier.

ARTICLE XI.

APrès le tranſport fait au magaſin des marchandiſes ſauvées, il ſera par les Officiers procédé à la reconnoiſſance & vérification, tant ſur les inventaires faits au lieu de l'échouement, que ſur les billets fournis aux voituriers, & ſur le contrôle dreſſé par le gardien ; enſuite ſera fait taxe raiſonnable aux ouvriers pour leurs ſalaires, ſur les états de leur travail.

QUelques précautions qu'on ait priſes pour l'entrée des effets dans les magaſins, il eſt de la regle d'en faire la vérification & reconnoiſſance par un inventaire général, concilié avec les procès-verbaux faits au lieu du naufrage ou de l'échouement, avec les billets délivrés aux voituriers, repréſentés par le gardien, & avec le contrôle qui en a été tenu.

Il arrive quelquefois, ſoit par l'éloignement de toute habitation, ſoit par-

ce que les frais du transport en magasin absorberoient la valeur des effets, & sur-tout des débris du navire, que l'on prend le parti de les laisser sur la falaise, à la consignation d'un ou de plusieurs garde-côtes, qui sont chargés de veiller nuit & jour à leur conservation, sous des cabanes pratiquées à cette fin, suivant la rigueur de la saison.

La reconnoissance de ces effets s'en fait de même que de ceux qui sont en magasin, & nonobstant leur dispersion, tout est porté dans un tableau général de ce qui a été sauvé.

Les choses étant ainsi en regle & en sûreté, il est question de procéder à la taxe des salaires des ouvriers, sur les états qui ont été tenus de leur travail, & eu égard aux circonstances.

La taxe ordinaire des simples manœuvres est de sept sols six deniers par marée, ou de quinze sols par jour: mais on l'augmente d'un quart, lorsque la saison est rigoureuse. Celles des voituriers se regle sur la distance des lieux; des maîtres de barques, suivant les risques qu'ils courent ; & celle des gens de métier, sur le prix ordinaire de leurs journées, lorsqu'ils travaillent librement.

Sur ce que notre article dit, *sera fait taxe raisonnable*, le Commentateur fait cette observation par forme de restriction ou explication, *si les voituriers ou travailleurs n'ont été arrêtés ou pris à une certaine rétribution :* mais cela ne peut raisonnablement s'entendre que d'un prix convenu à forfait ou autrement, avec les Officiers de l'Amirauté, & nullement d'une convention faite avec le capitaine ou autres gens de l'équipage du navire naufragé ou échoué.

La raison de différence est que des Officiers, qui ont l'autorité & la force en main pour se faire obéir, ne peuvent que librement faire ces sortes de traités, auxquels ils ne se prêtent que pour le bien de la chose ; au lieu que c'est, ou du moins ce peut être le contraire, la convention étant faite avec les gens de l'équipage du vaisseau, qui peuvent se trouver en telle position qu'ils accorderoient tout ce qu'on leur demanderoit pour le secourir.

C'est pour cela que leurs promesses comparées à celles que font les malades à leurs médecins & autres qui mettent leurs soins ou services à trop haut prix, ont perpétuellement été déclarées nulles; & que, sans y avoir égard, il a toujours été recommandé aux Juges de régler le salaire qui pouvoit raisonnablement être dû dans ces occasions, suivant la nature du travail. Art. 4 des Jugemens d'Oleron, avec les notes; art. 89 de l'Ordonnance de 1584 ; art. 31, chap, 5 du Guidon, & art. 13 & 14, tit. 3 ci-dessus, concernant les pilotes lamaneurs.

Et cela doit avoir lieu, non seulement à l'égard des promesses & conventions faites en danger de mort; mais encore lorsqu'il ne s'agit que d'un navire à relever de l'échouement, ou d'effets à sauver étant submergés à l'occasion desquels il faut se servir de pêcheurs ou plongeurs, nonobstant que la Loi Rhodienne, n. 45 & 47, adoptée par les Suédois, au rapport de Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 1*, *c. 7*, *n*, 10, adjugeât aux plongeurs la moitié des effets qu'ils avoient tiré du fond de la mer, & que, par Arrêt de Réglement du Parlement de Paris du 10 Mars 1543, qui est celui de vérification de l'Ordonnance du mois de Février de la même année, ils dussent en avoir le tiers. C'est qu'aujourd'hui ces sortes d'opérations sont beaucoup plus

plus faciles & moins périlleuses qu'autrefois ; & que l'art. 27 ci-après n'est que pour le cas où les effets n'ont pas été indiqués par ceux qui ont été contraints de les jetter, pour éviter le naufrage.

Tout travail, relatif au sauvement des effets naufragés, doit donc être taxé par les Officiers de l'Amirauté, sans égard aux conventions & compositions à forfait, qui peuvent avoir été faites entre les charpentiers, machinistes, mariniers plongeurs ou autres gens accoutumés à ces sortes de travaux, & les propriétaires & maîtres des navires naufragés ou échoués, ou les gens de l'équipage, dès que le prix stipulé paroît exorbitant.

Comme ces traités sont nuls de nullité d'Ordonnance, il ne faut point de lettres de rescision pour les faire rejetter ; il s'agit seulement d'examiner quelle est la rétribution qui peut être légitimement due, eu égard aux circonstances : à l'effet de quoi on exige de l'entrepreneur du travail un état des dépenses qu'il a faites, à cette occasion, en bois, planches, bateaux, cordages & autres matériaux qu'il a fournis, avec déclaration du temps & du nombre des hommes qu'il y a employés. Après quoi, sur les réponses des parties intéressées, on fixe, par avis d'Experts, la rétribution qui peut être justement due eu égard au temps employé, aux risques que l'entrepreneur a courus, & son industrie ; car tout cela est à considérer pour étendre ou resserrer la récompense, qui en général doit être gracieuse dans ces occasions.

Mais, sous aucun prétexte, il ne faut pas que les entrepreneurs de pareils travaux soient en droit d'exiger le prix qu'ils jugeront à propos d'y mettre. Il s'en est trouvé qui ont eu l'adresse de stipuler qu'il ne leur seroit rien payé absolument, s'ils ne réussissoient pas ; & qui, à la faveur des risques qu'ils prétendoient avoir courus, soutenoient que la convention étant à forfait, ne pouvoit être attaquée. Mais, cette convention-là même n'en ayant paru que plus suspecte, au moyen de cette clause insidieuse, parce que ces gens-là n'auroient pas ainsi entrepris l'ouvrage, s'ils n'avoient pas été assurés du succès, on n'en a été que plus en garde contre eux. C'est aussi en pareille circonstance que, par Sentences de l'Amirauté de cette Ville, des 5 & 30 Mai 1759, deux traités faits dans ce goût, entre Louis Porsin, charpentier de navire en l'isle de Ré, & les propriétaires ou maîtres de deux barques échouées vers la Tranche, côte du Poitou, ont été soumis à l'examen & au Réglement. Il est vrai que Porsin en a déclaré appel ; mais il y a tout lieu de présumer qu'il succombera.

Il sembleroit au reste, dans les termes que cet art. est conçu, que la taxe devroit être faite aussi-tôt après l'inventaire général des effets ; mais au fond, il n'en fait pas une obligation ; & l'art. 13 ci-après en est une preuve, puisqu'il veut que les ouvriers attendent la vente des effets périssables pour être payés, s'il ne se présente pas de réclamateur ; laquelle vente ne peut se faire qu'après le mois ; ce qu'il faut entendre néanmoins, s'il n'y a du péril dans la demeure.

Rien n'empêche donc que la taxe ne puisse être différée jusqu'au temps du paiement des travailleurs ; & c'est aussi de cette maniere qu'on en use, d'autant plus volontiers que par-là on évite une seconde taxe : savoir, celle du salaire des gardiens, du loyer des magasins & des frais de la vente.

ARTICLE XII.

LES procès-verbaux de reconnoiſſance des effets ſauvés ſeront faits en préſence du maître, ſi aucun il y a, ſinon du plus apparent de l'équipage; & ſignés de lui & du gardien, lequel en demeurera chargé.

QUand l'Ordonnance n'auroit pas chargé les Officiers de l'Amirauté d'appeller à la reconnoiſſance des effets ſauvés, le capitaine, ou, à ſon défaut, le plus diſtingué de l'équipage, l'intérêt de leur bonheur, & le ſoin de mettre leur conduite à couvert de tout ſoupçon, leur en auroit fait un devoir.

Auſſi ceux qui veulent éviter tous reproches, ne s'en tiennent-ils pas préciſément à l'Ordonnance. Entrant dans ſon eſprit, ils font toutes les opérations non-ſeulement en préſence du capitaine ou de ſon repréſentant, & de tous ceux qui y peuvent prendre intérêt, mais encore avec eux tous, autant qu'il eſt poſſible de ſe concilier ſans uſer deſpotiquement de leur pouvoir. Cela ne convient en effet qu'à l'eſprit d'orgueil, toujours précédé de l'ignorance, & ſuivi de l'entêtement.

On comprend qu'ils ne manquent pas de faire ſigner toutes les ſéances de leurs procès-verbaux, par les parties comparantes, auſſi-bien que par le gardien, lorſqu'il eſt queſtion de lui mettre des effets en dépôt, ou de faire mention des cauſes pour leſquelles ils n'ont pas ſigné; de ce interpellés, parce que tout cela eſt de regle & d'Ordonnance en général.

ARTICLE XIII.

S'IL ne ſe préſente point de réclamateurs dans le mois, après que les effets auront été ſauvés, il ſera procédé par les Officiers à la vente de quelques marchandiſes des plus périſſables; & les deniers en provenans ſeront employés au paiement des ſalaires des ouvriers, dont il ſera dreſſé procès-verbal.

DÈS que les effets ſauvés ſont réclamés en parties capables, avec les preuves requiſes par l'art. 25 ci-après, ils ceſſent d'être ſous la main de Juſtice; c'eſt-à-dire, que la main-levée n'en peut être refuſée, à la charge par les réclamateurs de payer les frais du ſauvement, de garde & de Juſtice, chacun à proportion, ſuivant la liquidation & répartition à faire; pour raiſon de quoi, ſuivant les circonſtances, on les oblige de donner caution; car enfin il eſt d'une juſtice rigoureuſe d'aſſurer le paiement d'objets auſſi privilégiés.

S'il ne ſe préſente point de réclamateurs dans le mois après le ſauvement des effets; l'article veut qu'il ſoit pourvu au paiement des ſalaires des ouvriers,

& qu'à cette fin les Officiers de l'Amirauté faſſent la vente de quelques marchandiſes *des plus périſſables.*

Rien n'eſt plus juſte à tous égards. D'un côté, c'eſt bien aſſez que le paiement des ſalaires des ouvriers ait été différé un mois, d'autant plutôt qu'on ne ſauroit les ſatisfaire trop exactement, puiſque c'eſt le moyen d'être mieux ſervi, plus promptement & de meilleure grace, dans ces cas malheureux ; &, d'un autre côté, comme le droit de réclamer eſt toujours ſubſiſtant, il convient non-ſeulement de ne vendre des effets que juſqu'à concurrence, ou à peu près, du montant des ſalaires qui ſont à payer, mais encore de faire choix pour cela des effets qui ne peuvent que dépérir, ou dont la conſervation difficile cauſeroit de nouveaux frais ; ou enfin de ceux qui ne pourroient être naturellement réclamés que pour être vendus promptement, tels que ſont les débris du navire, ou le ſucre & autres marchandiſes trop avariées pour être remiſes en état de bonne vente.

Sur tout cela, au reſte, c'eſt la prudence qui doit décider ; mais s'il n'y avoit aucuns objets de cette nature à vendre, ou s'ils ne ſuffiſoient pas, nul doute qu'il ne fût permis d'en mettre d'autres en vente, en obſervant toujours de commencer par les moins précieux, & de n'en vendre qu'autant qu'il en faudroit pour le paiement des frais.

Lorſque la vente ſe fait dans le lieu de la réſidence des Officiers de l'Amirauté, c'eſt pardevant eux qu'elle eſt faite. Si elle ſe fait ailleurs, & que l'objet ne mérite pas leur tranſport, c'eſt par le miniſtere d'un Huiſſier ou Sergent, & ils chargent leur Commis-Greffier du lieu d'y veiller.

De maniere ou d'autre, la vente s'ordonne ſur le requiſitoire du Procureur du Roi : tantôt à condition que la vente ſera précédée de trois publications & affiches ; tantôt après une ſeule publication, ſuivant la valeur & la quantité des effets à vendre ; à laquelle vente on invite les Officiers des Claſſes, le Tréſorier des Invalides & le Receveur de M. l'Amiral, d'aſſiſter, conformément au Reglement du 23 Août 1739. Les deniers de la vente ſont dépoſés entre les mains du Greffier ou du Commis-Greffier, qui tout de ſuite eſt chargé du paiement des ſalaires des ouvriers & des autres frais, conformément à la taxe qui en a été faite ; & s'il lui reſte des deniers entre mains, il en demeure comptable, ſur la repréſentation du procès-verbal de la vente, & de l'état de la taxe des frais ; ſavoir, le Commis-Greffier au Greffier en chef, à qui il doit remettre cet excédant, & le Greffier en chef, pour en faire la délivrance à qui par Juſtice il ſera ordonné.

ARTICLE XIV.

SI les marchandiſes dépoſées au magaſin ſe trouvent gâtées, le gardien ſera tenu après viſite & par permiſſion des officiers d'y faire travailler par gens à ce connoiſſans, pour les remettre en état, autant que faire ſe pourra.

LES officiers de l'Amirauté n'attendent pas que le gardien des effets les avertiſſe qu'il y en a d'avariés, pour en faire la viſite, & prendre les précautions convenables en pareil cas. Ils ont ſoin de faire mettre à part

dans les magasins les marchandises qui ont souffert, & aussi-tôt ils les font visiter par des experts & gens à ce connoissans, dont ils prennent l'avis, sur lequel ils ordonnent ce qui paroît le plus expédient pour remettre ces marchandises au meilleur état qu'il se puisse.

Suivant les circonstances, & sur-tout lorsque ces opérations ne sont pas trop longues, ils les font faire sous leurs yeux; mais le plus souvent ils en chargent quelques personnes de confiance, à défaut de gardien; car il n'y en a pas, comme il a été observé, lorsque le magasin est fermé à clef, & qu'il est sans communication.

Dans toutes ces occasions, les officiers de l'Amirauté dressent leur procès-verbal de l'état où les marchandises ont été trouvées par la visite, en distinguant leurs marques & numéros, autant que cela est possible, avec énonciation des mesures prises pour leur réparation & conservation. Et tout cela se fait en présence & de l'agrément, tant du capitaine du navire, que de toutes les autres personnes intéressées, qui signent avec la personne établie à la garde & à l'amélioration des effets.

Ensuite les opérations étant achevées, nouveau procès-verbal, fait avec les mêmes précautions, pour constater l'état où les marchandises auront été mises; après quoi il n'est plus question que de faire la taxe des frais faits à l'occasion de chaque espece qui doit les supporter en particulier.

ARTICLE XV.

EN cas que le dommage soit tel qu'il ne puisse être réparé, ni les marchandises gardées sans perte considérable, les officiers de l'Amirauté seront tenus de les faire vendre, & de mettre les deniers en main sûre, dont ils demeureront responsables.

TOut ce qui vient d'être dit suppose que le dommage arrivé aux marchandises est de nature à être réparé ou diminué. Autrement, & si elles ne peuvent d'ailleurs être gardées sans dépérir davantage, il est du devoir des officiers de l'Amirauté d'en faire faire la vente, aux termes de cet article, après avoir constaté la nécessité de la vente par leur procès-verbal, de l'avis des experts & des parties intéressées, du nombre desquelles sont nécessairement le capitaine ou celui qui le représente, le commissaire aux classes, le trésorier des invalides & le receveur des droits de M. l'Amiral, qui tous doivent être appellés à la vente, en conséquence du Réglement du 23 Août 1739, titre des bris, art. 2.

Alors il n'est nullement question d'attendre le mois, conformément à l'art. 13 ci-dessus, quoique les deniers de cette vente puissent être appliqués au paiement des salaires des ouvriers & des autres frais, sauf à en faire raison dans la répartition des frais, tant généraux que particuliers.

Pour ce qui est du dépôt des deniers de la vente, que cet article veut que les officiers de l'Amirauté mettent *en main sûre, dont ils demeureront responsables*, on ne voit pas la raison de cette rigueur, tandis qu'en matiere de

prise, il est décidé simplement, par l'art. 29, tit. 9 du liv. 3 ci-dessus, que le prix de la vente sera mis entre les mains *d'un bourgeois solvable*, & qu'en cas de vente d'un vaisseau par décret, l'art. 10, tit. 14 du livre premier se contente d'ordonner que le prix sera consigné entre les mains d'un notable bourgeois ou au greffe de l'Amirauté, sans ajouter, dans l'un ni dans l'autre cas, que les officiers de l'Amirauté demeureront responsables de la solvabilité du dépositaire.

On conçoit néanmoins que, s'ils étoient capables d'ordonner le dépôt des deniers entre les mains de quelqu'un, qui ne seroit pas notoirement reconnu solvable, ou dont le solvabilité seroit suspecte, il seroit juste qu'ils en demeurassent responsables, s'ils choisissoient ce dépositaire plutôt que leur greffier; sur-tout si c'étoit sans l'aveu des parties intéressées, & à plus forte raison sans avoir égard à leurs remontrances. Mais si le dépositaire qu'ils auroient choisi d'office, autre que leur greffier, étoit un notable bourgeois, réputé solvable dans l'opinion publique, quelque chose qui arrivât dans la suite, nulle apparence de les rendre garans d'une insolvabilité qui ne pourroit pas naturellement leur être imputée, aux termes des deux articles qui viennent d'être cités, & qui doivent servir à l'interprétation de celui-ci, pour en restreindre l'application au seul cas où les officiers de l'Amirauté auroient préféré, par caprice ou autrement, un dépositaire d'une solvabilité équivoque, sans le concours des parties intéressées. C'est aussi sur ce principe que le Lieutenant & le Procureur du Roi de l'Amirauté de Nantes, pris à partie pour avoir reçu, à l'occasion d'une prise, le cautionnement d'un négociant devenu insolvable, mais qui étoit en plein crédit lorsqu'il fut admis caution, furent renvoyés & déchargés par Arrêt du Conseil d'Etat du Roi, en date du 10 Octobre 1705.

Il est entendu, dans tous les cas, qu'ils peuvent ordonner la consignation des deniers au greffe, sans qu'il y ait rien à dire, puisque cette consignation est exempte de frais, suivant l'art. 10 du titre de la saisie des vaisseaux ci-dessus cité. Mais lorsque la vente se fait hors le lieu de la résidence des officiers de l'Amirauté, & par conséquent par d'autres que par eux, c'est-à-dire, sous la direction de leurs commis-greffiers, ce qui arrive presque toujours dans les ventes qui se font à l'isle de Ré, comme il ne seroit pas naturel alors d'obliger les adjudicataires d'apporter au greffe le prix de leur adjudication, & encore moins ceux qui ont travaillé à sauver les effets, d'y venir recevoir leur salaire, c'est le cas de choisir par provision un autre dépositaire que le greffier en chef, & par conséquent un notable bourgeois du lieu où le commis-greffier chargé de veiller à la vente; lequel, après avoir payé sur le lieu les frais de sauvement, conformément à la taxe dont un état lui est envoyé, remet au greffe le surplus des deniers, dont le greffier demeure chargé pour en compter ainsi que de raison.

C'est ainsi que cela s'est toujours pratiqué en ce Siege, sans qu'il en soit résulté aucun inconvénient. Si l'on a quelquefois suivi une autre méthode, c'est lorsque les réclamateurs & les autres parties intéressées l'ont souhaité; à quoi les officiers de l'Amirauté n'ont eu garde de s'opposer, se faisant toujours un devoir de se conformer à ce qui paroissoit juste & raisonnable, & à ce qui étoit proposé par le plus grand nombre; au moyen de quoi on n'a jamais eu aucun sujet de reproche à leur faire.

L'art. 3 du Réglement de 1739, déjà cité, porte que le produit de la vente sera remis, moitié au receveur de M. l'Amiral, & moitié au trésorier des invalides, les frais préalablement levés; mais comme il n'est que la suite du précédent, où il ne s'agit que de la vente différée jusqu'à l'expiration du délai d'un an accordé aux réclamateurs, il n'a aucune application à la vente prévue & ordonnée par le présent article; de maniere que, la vente se faisant dans le délai de la réclamation, les deniers en provenans doivent demeurer déposés jusqu'à ce que le temps de la réclamation soit passé: après quoi, nulle difficulté d'en faire la remise au receveur de M. l'Amiral & au trésorier des invalides par moitié, tout comme si la vente ne se faisoit qu'après l'an & jour, sans qu'il se fût présenté de réclamateur.

ARTICLE XVI.

DEfendons aux officiers de l'Amirauté de se rendre, directement ou indirectement, adjudicataires des marchandises, à peine de restitution du quadruple; & de privation de leurs charges.

LES mêmes défenses sont prononcées dans l'art. 34 du titre des prises; &, quoique les peines y soient établies différemment, je pense néanmoins qu'il faut les concilier de maniere que la plus grande ait lieu; c'est-à-dire, que, dans l'un & l'autre cas, il y aura privation des charges, au lieu de la simple interdiction; que la confiscation des effets sera inévitable, quoiqu'elle ne soit prononcée qu'à l'article des prises, & que du reste la restitution du quadruple ou l'amende de 1500 liv. aura lieu, suivant que par-là l'officier prévaricateur se trouvera plus griévement puni.

Il est vrai qu'en fait de peines, on ne doit rien ajouter à la loi; mais ou la prévarication est égale, la peine doit être la même, quoique la loi paroisse y avoir mis quelque différence. Or qu'il s'agisse d'une vente d'effets provenans d'une prise ou de la vente d'effets naufragés, la prévarication est absolument la même de la part de l'officier qui s'en rend adjudicataire. Il ne doit donc pas pas y avoir de différence dans la punition; & la loi ne doit pas être présumée avoir voulu qu'il y en eût, ne s'en étant pas formellement exprimée.

Je sai ce qu'on peut répondre à cela. Mais quand je vois l'art. 10, tit. 3, liv. premier, dans un cas à peu près semblable, & fondé sur les mêmes raisons, prononcer tout de même la peine de la privation des charges, je ne puis me défendre de penser que l'article des prises a entendu infliger la même peine sous le terme simple d'interdiction.

Un officier après tout, interdit en pareil cas, pourroit-il naturellement reprendre ses fonctions? L'honneur, une fois flétri, ne peut plus recouvrer son premier lustre; & un officier dont la réputation a souffert une atteinte publique, ayant perdu toute considération, n'a plus d'autre parti à prendre que celui de se défaire de sa charge. Ceux qui pourront trouver cette façon de penser un peu trop sévere, n'ont pas de la Magistrature l'idée qu'on en doit avoir, & n'ont jamais été dignes d'y parvenir.

Je dis un officier interdit en pareil cas, parce que c'eſt pour cauſe de prévarication; & cela pour ne pas confondre ce cas-ci avec quantité d'autres dans leſquels la préſente Ordonnance & pluſieurs Réglemens poſtérieurs prononcent également l'interdiction, peut-être avec trop de rigueur, puiſqu'il n'eſt queſtion que de l'omiſſion ſimple de quelques formalités. Or une interdiction encourue en pareilles circonſtances n'eſt qu'un malheur, plus capable de faire plaindre l'officier que de le fletrir; au lieu que, dans les eſpeces dont il s'agit, elle ne peut qu'imprimer une note d'infamie, comme étant la peine d'une prévarication réelle, puniſſable en tous Juges, parce qu'il eſt également défendu à tous Juges de ſe rendre adjudicataires des biens meubles & immeubles qui ſe vendent dans leur Juriſdiction, & de prendre intérêt dans les baux qui ſe font devant eux. De Héricourt, Traité de la vente des immeubles par décret, chapitre 9, n. 24; Rouſſeau de la Combe, recueil de la Juriſprudence, *verbo* décret, n. 4. On ne doit pas être étonné que la punition ſoit plus grande à l'égard des officiers de l'Amirauté, puiſqu'à raiſon du grand nombre de ſubalternes ſur leſquels s'étend leur autorité, & des fréquentes occaſions qu'ils ont de faire des ventes de vaiſſeaux & d'effets, l'abus de leur pouvoir ou de leurs inſinuations eſt incomparablement plus à craindre. Ainſi étant plus expoſés à la tentation de prévariquer en cette partie, il étoit d'autant plus naturel que la ſévérité de la punition leur ſervît de frein ou de préſervatif.

Et qu'on ne diſe point qu'il faudroit au moins diſtinguer les objets d'une certaine conſéquence de ceux de peu de valeur, pour faire une exception à l'égard de ces derniers; car où la loi ne diſtingue point, nous ne devons pas non plus diſtinguer; & d'ailleurs tout relâchement dans l'obſervation des Réglemens civils étant auſſi dangereux que dans la morale, le plus ou le moins devenant alors arbitraire, la regle ſeroit bientôt méconnue.

Au ſurplus, comme je l'ai obſervé ſur l'art. 10, tit. 3, liv. premier, & ſur l'article 34 du titre des priſes, ſous la dénomination d'officiers d'Amirauté, il ne faut pas ſeulement entendre le Lieutenant, les Conſeillers, l'Avocat & le Procureur du Roi, on doit encore y comprendre le Greffier en chef, les Commis-greffiers, & même l'Huiſſier de ſervice, pour éviter toute connivence, & prévenir les ſuites de la complaiſance que les principaux officiers pourroient avoir pour leurs ſubalternes. Et cette déciſion ne doit pas paroître extraordinaire, puiſqu'elle eſt fondée ſur l'art. 117 de l'Ordonnance de 1629: il eſt vrai qu'elle ne parle pas des Huiſſiers, mais la raiſon eſt la même que pour les Clercs du Greffe.

ARTICLE XVII.

SI, *lors de l'échouement*, les propriétaires ou commiſſionnaires auxquels les marchandiſes ſont adreſſées par les connoiſſemens, ou ceux qui les auront chargées, ſe préſentent pour y mettre ordre eux-mêmes, enjoignons aux officiers de l'Amirauté de ſe retirer, & de leur laiſſer la liberté entiere d'y pourvoir.

SI lors de l'échouement. Quoique cet article ne parle que de l'échouement, il faut l'appliquer tout de même au cas du naufrage, à cause de l'article suivant, qui, dans l'exception qu'il y apporte, parle du naufrage, aussi-bien que de l'échouement. Et en effet la raison est la même dans les deux cas.

Avant que le droit inhumain des bris & naufrages eût été aboli & proscrit, ç'auroit été inutilement que des réclamateurs se seroient présentés; on ne les auroit pas écoutés, & on les auroit renvoyés même sans aucun espoir. Aujourd'hui la faveur de la réclamation est telle, qu'étant reconnue légitime, les officiers de l'Amirauté, chargés par état de veiller à la sûreté des effets naufragés ou échoués, sont obligés de se retirer sans rien mettre sous la main de Justice, & de laisser aux réclamateurs la liberté de pourvoir au sauvement de leurs effets : ce qui est conforme à la loi 12 *ff. de incendio*, *&c.* en ces termes. *Licere unicuique naufragium suum impunè colligere constat.*

Le Commentateur observe que « cette disposition est pour éviter aux frais » de Justice qu'on sait être grands dans ces occasions, & qu'il est juste d'épar» gner à des pauvres marchands.

Il est également malheureux pour les particuliers, & honteux pour la Magistrature, qu'il se soit effectivement trouvé des officiers d'Amirauté assez lâches pour grossir avec affectation les frais de Justice dans ces tristes conjectures, & en assez grand nombre pour faire soupçonner tous les autres de se comporter de la même maniere.

Peut-être n'a-t-il fallu, comme il a été observé sur l'art. 6, que peu d'exemples de cette espece pour fomenter le soupçon contre les autres. Peut-être aussi, & cela n'est que trop vraisemblable, a-t-on confondu & a-t-on mis sur le compte des frais de Justice ceux du sauvement, qui véritablement ne peuvent manquer d'être considérables, & qui néanmoins sont très-distincts de ceux de Justice. Quoi qu'il en soit, cette idée, jointe au souvenir des bévues de certains officiers d'Amirauté, qui, par ignorance, ou jalousie de leur autorité, ont rendu tout-à-fait ruineux des naufrages où l'on auroit sauvé la majeure partie des effets, a tellement prévenu les armateurs & tous ceux qui ont intérêt dans les vaisseaux échoués ou naufragés, contre les officiers de l'Amirauté, qu'ils croient leur malheur sans ressource, quand ils ne peuvent éluder leur ministere.

Les étrangers qui ont pu souffrir de ces mauvaises opérations, s'étant imaginés que leur qualité d'étrangers y avoit eu part, sans prendre garde qu'en cette partie, l'Ordonnance veut qu'on en use envers eux, comme à l'égard des François : ces étrangers, dis-je, ayant fait entendre leurs plaintes en différens temps, il a été ordonné en conséquence, depuis quelques années, aux officiers de l'Amirauté d'informer le Ministre de la Marine de tout naufrage de bâtiment étranger qui arrivera désormais sur les côtes de leur ressort, & de lui rendre un compte exact de tout ce qui aura été sauvé & recouvré, aussi-bien que de la maniere dont il y aura été procédé, & des mesures qui auront été prises pour assurer aux intéressés leurs marchandises & effets. Lettre de M. Rouillé, du 14 Décembre 1750.

Cependant, encore une fois, tous les officiers d'Amirauté ne sont pas dans le cas de faire redouter leur présence dans ces fâcheuses occasions. Je pourrois citer plus d'un exemple dans cette Amirauté, tantôt pour prouver qu'on s'est

s'eſt mal trouvé de s'être paſſé du ſecours des officiers ; tantôt pour montrer que lorſqu'on les a laiſſé agir, non-ſeulement ils ont empêché le pillage autant que cela étoit poſſible : mais encore ils ont fait ſauver plus d'effets, plus promptement & à moins de frais, que lorſque les réclamateurs ſe ſont chargés de ce ſoin.

Et cela n'eſt pas difficile à comprendre. Il ſuffit de conſidérer que des officiers qui ont l'autorité en main, ont tout autrement le moyen de ſe faire obéir, & de remédier aux déſordres inévitables dans ces occurrences, lorſque le commandement n'eſt pas réglé, que de ſimples particuliers qui ne peuvent ſe faire ſervir qu'à force d'argent, & qui ont tout à craindre de la part des travailleurs qu'ils emploient.

Auſſi depuis bien des années, n'eſt-il point arrivé qu'on ait requis les officiers de l'Amirauté, qui, par le devoir de leur charge, ont été obligés de ſe préſenter aux naufrages ; il n'eſt point arrivé, dis-je, qu'on les ait requis de ſe retirer. Il y a apparence qu'il en ſeroit par-tout de même, ſi l'on ſuivoit par-tout les mêmes principes. Ceci ſoit dit ſans oſtentation, comme ſans deſſein de bleſſer perſonne.

Cela n'empêche pas néanmoins que les officiers de l'Amirauté ne doivent ſe retirer ſans héſiter, ſi tous ceux qui ont intérêt à l'échouement ou au naufrage ſe préſentent pour y mettre ordre, ſoit par eux-mêmes, ſoit par leurs commiſſionnaires, moyennant toutefois que les réclamateurs prouvent leur droit de réclamer, conformément à la diſpoſition de l'article 25 ci-après.

Je dis tous ceux qui ont intérêt, *propriétaires ou commiſſionnaires auxquels les marchandiſes ſont adreſſées par les connoiſſemens ou ceux qui les auront chargées*, ce qu'il faut entendre pour leur compte ; car s'il ne s'en préſente que pour une partie, fût-ce la plus grande, ils ne doivent avoir la liberté de pourvoir par eux-mêmes au ſauvement que de ce qui les concerne, ſans toucher au reſte, dont le ſauvement regarde eſſentiellement les officiers de l'Amirauté, comme conſervateurs nés des intérêts des abſens.

C'eſt à quoi l'on n'a pas toujours fait aſſez d'attention. Des officiers de l'Amirauté ſe ſont retirés ſans autre examen, ſur la déclaration de l'armateur ou de ſon commiſſionnaire, qu'il entendoit mettre ordre au ſauvement des débris du navire & des marchandiſes, tandis qu'il y avoit quantité de marchandiſes étrangeres à la cargaiſon, & chargées pour le compte de divers particuliers, dont il ne repréſentoit pas les pouvoirs.

Quant à la réclamation du navire ou de ſes débris, & des marchandiſes de la cargaiſon, il n'y avoit rien à dire ; mais par rapport aux marchandiſes chargées pour le compte des particuliers, c'étoit autre choſe. Il n'avoit pas droit de ſe charger de pourvoir à leur ſauvement, & par conſéquent ce n'étoit pas le cas où les officiers de l'Amirauté duſſent ſe retirer ; & cela non-ſeulement en fait de bris & naufrages, ce qui eſt indubitable, mais encore en matiere du ſimple échouement.

En vain oppoſeroit-on qu'aux termes de l'art. 11 du tit. du fret ou nolis, le maître peut faire radouber ſon vaiſſeau durant le voyage ; & que ſi ſon vaiſſeau ne peut être raccommodé, il a la faculté d'en louer un autre pour tranſporter les marchandiſes au lieu de leur deſtination ; & voudroit-on conclure de là que l'armateur ou ſon commiſſionnaire, en cas de ſimple échoue-

ment, eſt fondé à ſe ſoumettre de relever & radouber le navire pour continuer ſon voyage, ou, en cas de naufrage abſolu, à offrir de louer un autre navire pour le tranſport des marchandiſes. La réponſe ſeroit que, dans l'un & l'autre cas, pour être écouté, il faudroit qu'il reconnût que les marchandiſes chargées pour le compte des particuliers, ſont ſaines & entieres, avec ſoumiſſion de les remettre telles, au lieu de leur deſtination, ſauf les nouveaux périls & riſques de la mer. Alors, à la vérité, les officiers de l'Amirauté n'auroient plus rien à faire pour l'intérêt des abſens : mais l'Armateur ou ſon Commiſſionnaire ne voulant pas ſe ſoumettre à ces conditions, ſur-tout en fait de naufrage, où il eſt comme impoſſible qu'il n'y ait pas quantité de marchandiſes avariées, ſeroit-il naturel que les officiers de l'Amirauté ſe retiraſſent, en lui laiſſant la libre diſpoſition des marchandiſes d'autrui comme des ſiennes? Et n'eſt-il pas de leur devoir au contraire de faire travailler au ſauvement des effets de ceux dont les pouvoirs ne ſont pas repréſentés, pour conſtater leur état, empêcher qu'ils ne ſoient confondus mal-à-propos avec d'autres, & veiller à leur conſervation par tous les moyens poſſibles.?

Encore un coup, c'eſt à quoi l'on n'a pas toujours aſſez fait attention; &, parce que des officiers de l'Amirauté ont eu le ſcrupule ou la facilité de ſe retirer ſur la ſimple remontrance de l'Armateur ou de ſon Commiſſionnaire, il en eſt réſulté de grandes pertes pour des particuliers chargeurs. N'y ayant plus perſonne pour veiller à leurs intérêts, il eſt arrivé qu'on a ouvert leurs ballots & défoncé leurs futailles, pour confondre leurs effets non avariés, ou qui l'étoient médiocrement, avec ceux de la cargaiſon qui l'étoient d'une façon extraordinaire; ou, ce qui eſt encore plus abominable, pour ſubſtituer à la place de leurs bonnes pelleteries celles de la cargaiſon qui etoient viciées : or rien de tout cela ne ſeroit arrivé, ſi les officiers de l'Amirauté, mieux inſtruits de leur droit & de leur devoir, n'euſſent pas eu la foibleſſe de ſe retirer en pareil cas.

C'eſt donc à eux à reſter alors pour l'intérêt des abſens; & alors auſſi leurs vacations, pour le temps ſeulement qu'ils reſteront, ſeront uniquement pour le compte de ces abſens; ceux du tranſport & du retour devant néceſſairement être ſupportés par la totalité des effets, au ſol la livre.

En ceci, au reſte, je ne fais que prendre notre article dans ſon ſens naturel, ſans le détourner en aucune façon; car enfin il ne dit pas que, dès qu'il ſe préſentera un ou pluſieurs réclamateurs, les officiers ſeront obligés de ſe retirer, mais ſeulement lorſque les propriétaires ou commiſſionnaires, ou les chargeurs des marchandiſes ſe préſenteront, &c. ce qui ſuppoſe évidemment que tous ſe préſenteront par eux-mêmes ou par leurs commiſſionnaires, pour mettre ordre à l'échouement ou au naufrage, & que, s'il ne s'en préſente qu'une partie, ils n'auront la liberté d'y pourvoir que pour leur intérêt perſonnel.

Une preuve, après tout, que je n'entends nullement reſtreindre l'article, c'eſt que, quoiqu'il ne parle que des propriétaires ou leurs commiſſionnaires, j'admettrois le capitaine ou maitre, en cas de ſimple échouement, ſans avaries aux marchandiſes, à ſe ſoumettre de relever ſon navire & de le conduire au lieu de ſa deſtination; & en conſéquence je croirois que les officiers de l'Amirauté, après avoir fait viſiter le navire, & avoir reconnu par-là la facilité de le relever effectivement, ſeroient dans le cas de ſe retirer; mais s'il s'agiſſoit

d'un vrai naufrage, ou, sans cela même, si les marchandises étoient avariées, quelque soumission que fît le capitaine, n'étant pas muni d'une procuration de l'Armateur & des autres intéressés, il seroit de leur devoir de rester pour remédier au désastre autant qu'il seroit en eux.

ARTICLE XVIII.

VOulons néanmoins que les Juges de l'Amirauté s'informent de la cause du naufrage ou échouement, de la nation du maître & des mariniers, de la qualité des vaisseaux & marchandises, & à qui elles appartiennent; &, en cas que l'échouement fût volontaire, que les vaisseaux fussent ennemis ou pirates, ou que les marchandises fussent de contrebande, qu'ils s'assurent des hommes, vaisseaux & marchandises.

QUe les officiers de l'Amirauté, qui vont à un naufrage ou échouement, soient dans le cas de se retirer ou non, ils ont toujours droit; & c'est même leur devoir de s'informer de la cause de l'échouement ou du naufrage, de la nation du maître & des mariniers, de la qualité du vaisseau, des marchandises dont il est chargé & à qui elles appartiennent, à l'effet de quoi ils sont autorisés à se faire représenter la facture générale du chargement, avec les connoissemens & les autres papiers du navire; &, avant de se retirer, dans le cas où ils y seroient obligés, aux termes de l'article précédent, ils doivent dresser du tout leur procès-verbal, qu'ils feront signer par le capitaine & les principaux de l'équipage; de même que par tous autres qu'ils auront interrogés sur la cause de l'échouement, s'ils savent signer, sinon ils en feront mention.

Mais s'ils ont des indices que l'échouement ait été *volontaire*, c'est-à-dire, sans nécessité & par mauvais dessein, (car un echouement qui n'auroit pour cause que le danger évident de périr en mer, n'auroit rien de criminel), alors, au lieu de se retirer, ils doivent informer en regle du fait, &, sur la preuve qu'ils en auront, *s'assurer des hommes*, *vaisseaux & marchandises.*

De même si c'est un vaisseau ennemi ou pirate, ou si les marchandises sont de contrebande, ils doivent aussi, aux termes de notre article, s'assurer des hommes, vaisseaux & marchandises.

Dans le cas du naufrage ou échouement volontaire & frauduleux, comme c'est là un crime auquel tout l'équipage peut avoir participé, même l'Armateur, il est naturel que les officiers de l'Amirauté s'assurent tout à la fois des hommes, du vaisseau & des marchandises, parce qu'on y pourra trouver de quoi constater le délit, & qu'il convient d'ailleurs d'en sauver tout ce qu'il sera possible.

Mais si l'Armateur n'est pas en termes d'être impliqué dans la poursuite criminelle, & qu'il se présente pour réclamer le navire ou ses débris, avec les marchandises qui lui appartiennent dans la cargaison entiere, nulle difficulté de

lui en accorder la main-levée, & d'en user de même à l'égard de chaque Marchand chargeur ou Commissionnaire, à qui les effets seront adressés, à l'exception de tout ce qui pourra servir de pieces de conviction.

En ce qui concerne les vaisseaux ennemis ou pirates, qui ont échoué ou fait naufrage, il est naturel tout de même de s'assurer, autant qu'il est possible, des hommes, parce que les uns sont de droit prisonniers de guerre, & que les autres sont punissables de mort, suivant les Ordonnances & Réglemens dont il a été fait mention sur l'art. 3 du tit. des prises; & des vaisseaux & marchandises, parce que tout est sujet à confiscation, à qui que ce soit que les marchandises appartiennent, sans distinction des alliés ni des sujets du Roi, suivant l'article 7 du même titre des prises.

Dans l'un ni dans l'autre cas, il n'y a donc pas matiere à réclamation d'aucuns effets, à moins qu'il ne s'agisse, ou d'un vaisseau françois pris par les ennemis, avant que d'avoir été conduit dans un port ennemi, ou, à l'égard des pirates, qu'il ne s'agisse d'effets appartenans à des François ou à des amis & alliés; auquel cas, il y aura lieu à la réclamation, relativement aux articles 9 & 10 du même titre encore des prises.

Mais, vaisseaux ennemis ou pirates, dès que c'est aux officiers de l'Amirauté qu'il est réservé de s'assurer des hommes, des vaisseaux & des marchandises, il s'ensuit que les particuliers n'ont pas droit de s'en emparer; savoir des ennemis, sous prétexte que, par les Déclarations de guerre, il est enjoint de leur courir sus, & des pirates, à la faveur des anciennes Loix, qui permettoient de s'en défaire & de les spolier. Les uns & les autres sont sous la protection & sauve-garde du Roi, de même que les vaisseaux des François & des Alliés, comme il a été observé sur le présent titre; de maniere que ce n'est que par les voies de la Justice qu'ils doivent subir les peines qu'ils méritent.

Qu'en cas de descente de la part des ennemis ou des pirates, dans l'intention de piller ou de mettre le feu en quelque endroit, il soit permis de faire main-basse sur eux, de leur enlever leur butin, & de les arrêter prisonniers, cela n'est pas douteux; mais il faut aussi-tôt remettre les prisonniers & le butin entre les mains de la Justice; &, en aucun cas, il n'est nullement permis de piller leurs vaisseaux, d'autant plutôt que ce seroit un vol fait au Souverain, à qui toute la dépouille des ennemis ou des pirates appartient par droit de confiscation. Si l'on eut pensé de même autrefois, ou plutôt si l'autorité eut toujours été en état de se faire obéir, on n'auroit pas à rougir du brigandage ancien qui a si long-temps déshonoré la nation la plus polie de l'univers.

Pour ce qui est des marchandises *de contrebande*, il y en a de deux sortes: savoir les marchandises dont l'entrée ou la sortie sont également prohibées en temps de paix comme en temps de guerre; & celles qui, non prohibées de leur nature, le sont seulement en temps de guerre, telles que sont les armes, poudre, boulets, & autres munitions de guerre & de bouche destinées pour les ennemis. Ces dernieres, en temps de guerre, sont sujettes à confiscation, en quelque vaisseau qu'elles soient trouvées. Ainsi, en cas de naufrage ou échouement, c'est aux officiers de l'Amirauté à les saisir nonobstant toute réclamation.

A l'egard des autres, il est de leur devoir de les saisir tout de même, aux termes de cet article; de même que, par l'article 5 du titre 5, livre 1, il est

enjoint aux huissiers visiteurs de les saisir pareillement ; mais la saisie ne s'entend pas sur les hommes & sur les vaisseaux : ainsi, en cette partie, notre article ne regarde que les marchandises ; & encore la saisie ne sera-t-elle suivie de confiscation, qu'autant qu'on aura négligé les formalités prescrites pour l'éviter, ou que la prohibition du transport des marchandises sera absolue.

Pour la compétence de l'Amirauté à ce sujet, voir les observations sur l'article 10, titre 2, livre premier ci-dessus.

ARTICLE XIX.

ENjoignons à tous ceux qui auront tiré du fond de la mer, ou trouvé sur les flots, des effets procédans de jet, bris ou naufrage, de les mettre en sûreté ; &, vingt-quatre heures après, au plus tard, d'en faire leur déclaration aux officiers de l'Amirauté, dans le détroit de laquelle ils auront abordé, à peine d'être punis comme receleurs.

IL a déjà été observé, sur l'article 5 ci-dessus, que le présent article & le suivant n'ont pour objet que des effets sauvés, hors le cas d'un naufrage connu, auquel on travaille actuellement. Cela est clair en effet par cet article, en ce qu'il ordonne que la déclaration soit faite, dans vingt-quatre heures, aux officiers de l'Amirauté, dans le détroit de laquelle on aura abordé ; ce qui suppose naturellement un vaisseau qui, faisant sa route, aura rencontré des marchandises & des débris au loin sur les flots ; (aussi l'article 27 ci-après dit : *Effets trouvés en pleine mer*), ou un bateau de pêche, qui, au moyen de ses filets ou autrement, aura trouvé des effets au fond de la mer qu'il en aura tirés.

S'il s'agissoit d'effets flottans apperçus du rivage, ou d'autres jettés à pareille distance pour soulager le navire, & que quelque maître de bâtiment près delà, requis ou non de sauver ces effets, les sauvât effectivement à la vue des travailleurs, il seroit obligé, le pouvant sans danger, de prendre terre dans l'endroit, pour faire sa déclaration sur le champ aux officiers de l'Amirauté, & faire porter les effets au lieu indiqué pour le dépôt général, relativement à l'article, & sous les peines y portées.

Hors de là & dans l'espece précise de notre article, le maître de bâtiment qui aura trouvé des effets sur les flots, & qui les aura tirés du fond de la mer, est tenu de les mettre en sûreté ; c'est-à-dire, qu'il a le pouvoir de les faire conduire chez lui ou en magasin ; mais à condition d'en faire sa déclaration vingt-quatre heures apres son arrivée, aux officiers de l'Amirauté dans le détroit de laquelle il aura abordé, le tout sur peine d'être puni comme receleur.

La raison est que ces effets appartiennent à quelqu'un qui peut les réclamer dans le temps prescrit, & qu'à défaut de réclamation, ils sont dévolus au Souverain à qui appartiendra le domaine de la mer, sauf le droit de celui qui les a sauvés, qui non-seulement ne peut retenir le surplus sans se rendre coupable de vol, mais encore qui doit prendre son contingent des mains de la

justice, soit pour prévenir les fraudes & les soustractions, soit pour le maintien du bon ordre, qui ne permet pas qu'on se fasse justice soi-même, & par voie de fait.

Il y auroit donc lieu d'informer contre ceux qui, ayant trouvé des effets aux termes de cet article, auroient manqué d'en faire leur déclaration, & de les faire punir comme receleurs; ce qui emporte peine corporelle, avec la restitution du quadruple relativement audit article 5. Les loix qui y ont été citées ne parlent pas plus de la déclaration à faire dans les vingt-quatre heures, que celles que le Commentateur indique sur le présent article; mais elles sont plus précises pour la peine du quadruple.

ARTICLE XX.

ENjoignons aussi, sous les mêmes peines, à ceux qui auront trouvé sur les greves & rivages de la mer quelques effets échoués ou jettés par le flot, de faire semblable déclaration dans pareil temps, soit que les effets soient du crû de la mer, ou qu'ils procedent de bris, naufrages & échouemens.

LA mer étant du domaine du Souverain, il en est de même par une conséquence naturelle de ses greves & rivages. Ainsi les effets qui y sont échoués ou jettés par le flot, doivent demeurer sous sa sauve-garde pour les faire restituer à ceux à qui ils appartiennent, ou pour lui être dévolus à défaut de réclamation par le titre de sa souveraineté. Ils n'appartiennent donc pas plus à celui qui les trouve, que ceux qui, rencontrés sur les flots ou tirés du fond de la mer, n'appartiennent à celui qui les a sauvés. L'un & l'autre sont également tenus, & sous les mêmes peines, d'en faire leur déclaration aux officiers de l'Amirauté dans vingt-quatre heures; & cela que les effets soient du crû de la mer, ou qu'ils procedent de bris, naufrages ou échouemens.

Il est vrai que, par l'article 29 ci-après, les choses du crû de la mer, comme ambre, corail, poissons à lard & autres semblables, qui n'auront appartenu à personne, sont déclarées acquises en entier à ceux qui les auront tirées du fond de la mer, ou pêchées sur les flots, & que la réduction au tiers ne regarde que ceux qui les auront trouvées sur les greves; mais les uns & les autres me paroissent également sujets à déclaration, soit pour le bon ordre, soit parce qu'il se peut que ces choses aient appartenu à quelqu'un, pour les avoir pêchées & ensuite perdues, ce qu'il est intéressant que l'on puisse vérifier; & cela est d'autant plus naturel, que ces sortes de déclarations sont exemptes de tous droits absolument.

Les articles 34, 35 & 36 des Jugemens d'Oleron sont singuliers au sujet des choses trouvées sur l'arene du rivage de la mer. Il y est dit: « Que celles qui » ne furent *à personne quelconque* appartiennent à celui qui les a trouvées; que » si c'est or ou argent, il est tenu de le restituer sans en rien retenir que le » salaire de sa journée, à moins qu'il ne soit pauvre, auquel cas il peut tout » retenir »; mais ce n'est pas à lui à juger si son indigence le met aux termes

d'appliquer le tout à son profit; « il doit pour cela prendre l'avis de *ses supé-» rieurs*, qui lui donneront conseil selon *Dieu & conscience* ». Et si, dans le cas » de rendre, il ne sait à qui il doit, « il lui est enjoint d'annoncer aux lieux » circonvoisins l'argent qu'il a trouvé ». Comment concilier une aussi grande simplicité ou pureté de morale avec la dépravation des mœurs de ce temps-là, Pensoit-on en portant de telles loix qu'elles seroient fidelement observées?

Le Consulat, chap. 249, ordonne à ceux qui trouveront des effets naufragés, de les consigner à la Justice dans dix jours au plus tard, à peine d'être privés de toute récompense & d'être poursuivis comme voleurs.

Qui invenerit. . . . Tenetur ea proximo magistratui ad quem primò appulerit, tradere ; jus hanseaticum tit. 9 ; art. 3, & ibi. Kuricke, fol. 797.

ARTICLE XXI.

LES effets procédans des naufrages & échouemens, trouvés en mer ou sur les greves, seront incessamment proclamés aux Prônes des Paroisses du Port & de la Ville maritime la plus prochaine, à la diligence de notre Procureur au Siege de l'Amirauté.

DEpuis l'Edit du mois d'Avril 1695, qui, art. 32, a dispensé les Curés, leurs Vicaires & autres Ecclésiastiques, de publier, aux Prônes ni pendant l'Office divin, les actes de Justice & autres qui regardent l'intérêt des particuliers, la disposition du présent article n'est plus en usage. Il n'a pas même été suppléé à cette formalité par celle de faire faire la publication par un Huissier ou Sergent au devant de la porte de l'Eglise, à l'issue de la Messe paroissiale, comme il se pratique au sujet des criées & des autres proclamations; & cependant jusqu'ici, il n'y a eu aucunes plaintes à cette occasion.

C'est que la correspondance du commerce est si bien établie & si universellement, qu'il n'arrive point de naufrage ou d'échouement, dont la nouvelle ne puisse parvenir, en peu de temps, aux parties intéressées : aussi les réclamations se font-elles exactement long-temps avant l'expiration du délai; &, s'il reste quelques effets qui ne soient pas réclamés, ce n'est qu'autant qu'ils n'en valent pas la peine, & que leur peu de valeur est absorbée par les frais de sauvement & de garde, que, par cette raison, il faut quelquefois réduire au-dessous de la taxe ordinaire.

ARTICLE XXII.

LES billets de proclamation contiendront la qualité des effets, le lieu & le temps auquel ils auront été trouvés; & les Curés seront tenus d'en faire la publication, à peine de saisie de leur temporel.

SI ces proclamations étoient encore en usage, sans doute qu'il faudroit que les billets fussent conformes à ce qui est prescrit par cet article; mais, comme il a été observé, les Curés ne sont plus tenus de faire ces sortes de publications; & le Commentateur en ayant aussi fait la remarque sur l'article précédent, ne devoit pas ajouter sur celui-ci que la publication doit être faite *gratis* & sans pouvoir exiger aucune rétribution.

Ce qui vraisemblablement a été cause qu'on n'a pas substitué à la formalité de cette publication au prône celle de la faire faire par un Huissier ou Sergent au-devant de la porte de l'Eglise, c'est qu'il auroit fallu pour cela lui accorder un salaire compétent; & où le prendre, les effets étant de très-peu de valeur?

La formalité n'auroit donc pu être utile que lorsque les effets auroient été considérables; mais l'expérience a appris qu'on pouvoit s'en passer, vu l'immensité de la correspondance du commerce, dont l'effet a toujours été tel qu'il n'est jamais resté d'effets naufragés d'une certaine valeur sans être réclamés.

Aussi n'est-il point de faits qui se répandent plus rapidement dans le public que ceux d'effets sauvés en mer ou sur les greves; & le Greffe de l'Amirauté est toujours ouvert pour tous ceux qui veulent en savoir les particularités, ou en avoir des indications.

ARTICLE XXIII.

LES charte-parties, connoissemens, & autres écrits en langue étrangere, trouvés parmi les effets, seront aussi à la diligence de nos Procureurs, communiqués aux Consuls des Nations & aux Interpretes; auxquels nous enjoignons d'en donner avis aux personnes intéressées, & aux Magistrats des lieux y désignés.

NON-seulement ce qui est prescrit par cet article est observé à la lettre; mais encore, après que, par le secours d'un Interprete ou autrement, on a reconnu de quelle nation est le navire échoué ou naufragé, si cette Nation n'a pas de Consul sur le lieu, on donne avis de l'accident aux principaux Négocians de la même Nation, ou à quelques commissionnaires ou correspondans du pays, afin qu'ils en informent les Parties intéressées ou les Magistrats du lieu où le navire a été armé.

Et, s'il n'y avoit rien de tout cela dans l'Amirauté où le naufrage seroit arrivé, le Procureur du Roi ne manqueroit pas d'en informer M. le Procureur-Général, même M. l'Ambassadeur ou Résident de la Nation.



ARTICLE

ARTICLE XXIV.

LES vaisseaux échoués, & les marchandises & autres effets provenans des bris & naufrages, trouvés en mer ou sur les greves, pourront être réclamés dans l'an & jour de la publication qui en aura été faite, & ils *seront rendus aux propriétaires* ou à leurs commissionnaires, *en payant les frais faits pour les sauver.*

AInsi a été abrogé sans retour ce misérable droit de bris & naufrage, qui, au mépris des loix divines & humaines, a eu cours si long-temps dans ce Royaume, à l'exemple des autres nations.

En vain avoit-on enfin reconnu plus d'un siecle avant cette Ordonnance, qu'il étoit de toute justice de rendre aux malheureux naufragés les effets sauvés du naufrage, comme leur appartenans, pour n'en avoir pu perdre la propriété dans une si triste conjoncture; la loi, aussi impuissante que la raison, n'étoit pas plus écoutée.

La difficulté n'étoit pas de réduire les simples particuliers, mais de réprimer l'usurpation des Seigneurs & des Gouverneurs & Commandans accoutumés depuis tant de siecles à s'attribuer par droit de confiscation ou d'épave tout ce qui étoit jetté à la côte; & il falloit pour cela de la part du Gouvernement des coups de vigueur, que les circonstances ne permettoient pas toujours de porter ou de suivre.

Le remede ne pouvoit donc opérer que lentement; on peut dire même qu'il ne commença à se faire sentir que sous Louis XIII, par la fermeté du Cardinal de Richelieu, son premier Ministre. Mais ce n'étoit encore là que l'aurore qui annonçoit le soleil. En ceci, comme en tout le reste, ce n'étoit qu'une ébauche, & il étoit réservé à Louis XIV, de rétablir l'ordre dans toutes les parties de l'Etat.

C'est donc maintenant un point de Jurisprudence incontestable, que les vaisseaux échoués, les marchandises ou autres effets provenans des bris & naufrages, trouvés en mer ou sur les greves, peuvent être réclamés par les propriétaires ou leurs commissionnaires, & cela dans l'an & jour.

Par rapport à ce délai d'an & jour, la même chose avoit déjà été réglée par les Lettres Patentes de Charles V, de l'an 1364, portant exemption du droit de naufrage en faveur des Castillans, & par l'Ordonnance de 1543, art. 11 & 12, conformément au droit romain, *leg. 1*, ff. *de incendio, ruinâ, &c. leg.* 2, *cod. de naufragiis*, & *leg. 18, cod. de frutis*, & aux us & coutumes de la mer, art. 30, des Jugemens d'Oleron. C'étoit aussi la disposition d'une ancienne Ordonnance insérée dans le livre du Consulat, au rapport de Servin dans ses Plaidoyers, tome premier, page 509, & de l'ancienne Coutume de Normandie, tit. du Varec, confirmée par les art. 599, & suivans de la nouvelle Coutume. C'étoit enfin le délai observé chez les Suédois, Loccenius, *de jure maritimo, lib. 1, c. 7, n 10, fol.* 77, & chez les Anglois & les Flamands, comme il résulte du traité de paix conclu entre Henri VII, Roi d'Angleterre

& Philippe, Archiduc d'Autriche, le 14 Février 1495, dont il a été fait mention sur le présent titre.

Cependant la Cour de Parlement jugea à propos, en vérifiant cette Ordonnance, de modifier, par son Arrêt du 10 Mars, l'art. 12 concernant les effets trouvés sur les flots ou tirés du fond de la mer, & de réduire à deux mois le délai de la réclamation; ce qui fut cause que dans l'Ordonnance de 1584, le délai fut réduit tout de même à 2 mois par l'article 21, pour le même cas; le délai d'an & jour subsistant toujours pour ce qui étoit trouvé sur le rivage ou près de la côte.

A cette occasion, Pasquier, liv. 2, chap. 14, *fol.* 119, comparant l'Edit de l'Empereur Andronic, dont il a été parlé sur le présent titre, à l'Ordonnance de 1543, & cette Ordonnance à l'Arrêt d'enrégistrement, dit: » je trouve l'Edit » de l'Empereur Andronic fort beau, mais celui du Roi François premier, » plus beau; mais si j'en suis cru, la vérification faite par la Cour de Parle» ment plus belle. «

Que l'on fasse attention que l'Edit d'Andronic ne fixoit point les termes de la réclamation; que l'Ordonnance de 1543 la déterminoit à un an, & que l'Arrêt l'avoit réduit à deux mois; il sera aisé ensuite de juger de la solidité de la réflexion de Pasquier, sur-tout en la rapprochant de cet article, qui, d'après le 447 de l'Ordonnance de 1629, a rétabli le délai d'un an, aux termes du droit commun.

Avant l'Ordonnance de 1629, le délai demeuroit donc toujours réduit à deux mois; d'où il arriva que pour faire rendre aux Portugais les effets sauvés des vaisseaux Caraques naufragés sur les côtes du Royaume, & non réclamés dans le temps, il fallut que Louis XIII rendit un Arrêt, par lequel Sa Majesté renonça à son droit de naufrage; exemple de générosité qui fut imité par le Cardinal de Richelieu en qualité de Grand-Maître, &c. Cet Arrêt, donné au Camp devant la Rochelle & daté du 5 Février 1628, est rapporté par Godefroi dans son traité des Amiraux, *fol.* 40, avec l'ordre de remise du Cardinal.

Cet *an & jour*, notre article ne le fait courir encore que du jour de la publication qui aura été faite des effets, relativement à l'article 21 ci-dessus, tandis que les Ordonnances de 1543 & de 1584 le comptoient du jour de la perte. Il n'est pas douteux que notre article ne soit plus équitable, puisqu'il allonge le délai d'autant. Cependant aujourd'hui & depuis long-temps, cette formalité de la publication n'est plus en usage. Que résoudre donc à ce sujet? Je pense qu'il convient de faire courir le délai du jour de la déclaration faite au greffe de l'Amirauté, ou dans le cas du transport des Officiers au lieu du naufrage, du jour qu'ils auront clos leur procès-verbal, & cela d'autant plus volontiers, que ce délai est sans conséquences, c'est à dire, qu'il n'est pas déclaré fatal, pas plus que celui accordé aux héritiers de ceux qui sont décédés en mer, le Roi & M. l'Amiral ayant toujours voulu qu'on admit les réclamations quoique faites hors le temps prescrit. Trait d'équité qui tient plus de la grandeur d'ame que de la justice exacte; car enfin, *dominus qui intra tempus præscriptum quo commode potuit, si non sistat & suum repetat pro derelicto habere presumitur*, dit Loccenius, *de jure marit. lib.* 1, *cap.* 7, *n.* 10, *fol.* 77.

Il eſt néanmoins une ſorte de naufrage qui a paru mériter que le délai de la réclamation fût abrégé, & cela en vue d'exciter, ſoit les parties intéreſſées, ſoit à leur défaut d'autres particuliers, à ne rien négliger pour relever & ſauver le navire & les effets ſubmergés.

C'eſt pour le cas d'un naufrage *arrivé en pleine mer ou à la portée des côtes ſans qu'il en reſte aucun veſtige permanent ſur la ſurface des eaux.*

Il eſt ordonné en pareil cas par l'art. 2 de la Déclaration du Roi du 15 Juin 1735, que les propriétaires ou intéreſſés aux navires & effets ainſi naufragés, ſeront tenus de faire dans deux mois, à compter du jour de la nouvelle du naufrage, leur déclaration au greffe de l'Amirauté du reſſort où ledit navire ſera arrivé, qu'ils entendent entreprendre de relever du fond de la mer les bâtimens & effets ſubmergés; après quoi il leur eſt enjoint d'y faire travailler dans le cours de ſix mois, à compter tout de même du jour de la nouvelle du naufrage; ſi non & faute de déclaration dans les deux mois, ou de faire travailler au ſauvement dans les ſix mois, ils demeureront déchus de tout droit de réclamation.

L'art. 3 veut enſuite, qu'après ces délais expirés (ce qu'il faut entendre de celui de deux mois ſans déclaration, & de celui de ſix mois en cas de déclaration) il ſoit loiſible à ceux qui en auront obtenu la permiſſion du Roi par un brevet enrégiſtré au Greffe de l'Amirauté du reſſort, de faire conſtruire les vaiſſeaux & machines qu'ils jugeront à propos, à l'effet d'entreprendre le ſauvement des choſes ſubmergées, leſquelles leur appartiendront en toute propriété, à l'exception toutefois d'un dixieme pour le Roi & de pareil dixieme pour l'Amiral, qui ſeront prélevés ſur le total de ce qui ſera ſauvé; le Roi ſe réſervant néanmoins la liberté de gratifier les entrepreneurs, de partie ou du total de ſon dixieme ſelon les circonſtances du ſauvement.

A raiſon de la retenue de ce double dixieme, il eſt preſcrit par l'art. 4, qu'il ſera établi ſur les bâtimens deſtinés auxdites entrepriſes, un écrivain qui ſera tenu de faire un inventaire exact & fidele des choſes qui ſeront ſauvées; lequel inventaire ſera ſigné, tant par le capitaine ou maître & autres principaux Officiers, que par ledit écrivain, dont ſera remis un double au Greffe de l'Amirauté, pour, ſur ledit inventaire, ainſi que ſur les rapports & vérifications qui ſeront faits au retour, être procédé par les Officiers de l'Amirauté, à la vente & aux liquidations deſdits effets en la forme preſcrite par l'Ordonnance.

par l'art. 5 & dernier, il eſt réglé qu'en cas de conteſtation entre les propriétaires & intéreſſés, tant aux bâtimens & machines deſtinées auxdites entrepriſes, que ſur le partage du produit des effets ſauvés, enſemble ſur la liquidation d'iceux, circonſtances & dépendances, elles ſeront jugées par les Officiers de l'Amirauté dans le reſſort de laquelle l'armement aura été fait, & que les Sentences qui ſeront par eux rendues ſeront exécutées par proviſion, nonobſtant les appellations qui en pourront être interjettées, & que les appellans ſeront tenus de mettre en état d'être jugées dans l'année, ſi non, elles ſortiront leur plein & entier effet.

Je ne ſache pas qu'ils ſe ſoit préſenté aucune occaſion de faire uſage de cette Déclaration du Roi.

Seront rendus, &c. en nature, ou s'ils ont été vendus les deniers en pro-

venans; mais pour le droit de vendre les effets durant le temps de la réclamation, les Officiers de l'Amirauté ne l'ont qu'en trois cas; savoir, par l'art. 13, pour payer les salaires des ouvriers, lorsqu'il ne se présente point de réclamateur dans le mois pour y satisfaire, & par l'art. 15, lorsque le dommage arrivé aux marchandises est tel qu'il ne peut être réparé, ou que les marchandises ne peuvent être gardées sans perte considérable; ce qui suppose, ou qu'en les gardant l'avarie ne pourroit qu'augmenter considérablement, ou que les frais de garde en absorberoient ou diminueroient trop la valeur; & par l'art. 27 ci-après, lorsqu'à l'égard des effets sauvés sur les flots ou tirés du fond de la mer, il n'est pas possible d'en délivrer le tiers en nature à ceux qui les ont sauvés.

Hors delà il y a nécessité de garder les effets en nature durant l'an & jour; & cela résulte, tant du présent article & de deux autres ci-dessus, que de la disposition de l'art. 2 tant du Réglement du 23 Août 1739, tit. des bris, &c. qui ne parle que de la vente des effets naufragés qu'après l'an & le jour de la réclamation.

Mais après l'an & jour, tout ce qui n'aura pas été réclamé doit être vendu par les Officiers de l'Amirauté aux termes dudit article 2 du Réglement; & suivant l'art. 3 le produit de la vente doit être remis, moitié au receveur de M. l'Amiral, & l'autre moitié au trésorier des invalides, comme étant aux droits du Roi, les frais de justice & de sauvement préablement levés.

En payant les frais faits pour les sauver. Rien n'est plus juste; mais les propriétaires n'en sont quittes pour cela, qu'à l'égard des effets sauvés pendant ou à la suite du naufrage, ou de ceux trouvés sur les greves ou près du rivage. S'il s'agit d'effets trouvés sur les flots en pleine mer ou tirés du fond de la mer, la réclamation n'a d'effet que pour les deux tiers, & l'autre tiers appartenant de plein droit à ceux qui ont sauvé les effets, & cela avec exemption de tous frais: *infrà*, art. 27.

DECLARATION DU ROI,

Concernant les Naufrages maritimes.

Donnée à Versailles le 15 Juin 1735.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces presentes Lettres verront, Salut. L'attention que nous donnons aux avantages que le commerce maritime peut procurer à nos sujets, nous ayant porté à faire examiner les dispositions des Ordonnances concernant les naufrages qui arrivent tant en mer que sur les côtes, nous avons reconnu que, quoiqu'il ait pourvu par l'Ordonnance du mois d'Août 1681, liv. 4, tit. 9, & par celle du mois de Novembre 1684, liv. 4, tit. 11, à ce qui pouvoit regarder cette matiere, en accordant le délai d'une année aux propriétaires de navires & autres bâtimens de mer & des marchandises naufragés sur les côtes, pour en pouvoir faire les réclamations; l'expérience nous a fait connoître qu'il est des naufrages tels que ceux qui arrivent en pleine mer, ou à la portée des côtes, dont il ne reste aucun indice permanent sur la surface des eaux, & qui causent des pertes immenses pour nos sujets, faute d'avoir prescrit ce que les propriétaires & intéressés doivent faire pour relever lesdits bâtimens & retirer les marchandises & effets naufragés dans un délai con-

pétent, nous avons cru devoir exciter ceux de nos sujets qui voudront faire les dépenses nécessaires pour entreprendre de relever & retirer du fond de la mer lesdits bâtimens & effets naufragés, en leur accordant la pleine propriété, sauf notre droit & celui de l'Amiral, ainsi qu'il sera ci-après expliqué : à quoi nous croyons devoir nous porter avec d'autant plus de justice, que sans cette attention tout ce qui se trouve ainsi submergé demeure totalement perdu, sans aucune ressource pour les parties intéressées, au lieu qu'en excitant l'émulation de ceux de nos sujets qui se trouveront capables & en état de faire ces sortes d'entreprises, tout ce qui se trouvera ainsi sauvé peut former un objet d'utilité réelle pour notre Etat : à ces causes & autres à ce nous mouvans, nous avons dit & déclaré, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plait.

ARTICLE PREMIER.

Que ce qui a été prescrit par nos Ordonnances de 1681 & de 1684, concernant les naufrages, bris & échouemens des vaisseaux & chargemens sur les côtes de notre Royaume soit exécuté selon sa forme & teneur,

II. Ordonnons que pour ce qui concerne les naufrages qui sont arrivés & arriveront en pleine mer, ou à la portée des côtes ; sans qu'il en reste aucun vestige permanent sur la surface des eaux, les propriétaires ou intéressés aux bâtimens & marchandises de leur chargement ainsi naufragés, ou leurs commissionnaires soient tenus de faire dans deux mois, à compter du jour de la nouvelle du naufrage, leur déclaration au greffe de l'Amirauté du ressort où ledit naufrage sera arrivé, qu'ils entendent entreprendre le relevement du fond de la mer & le sauvement des bâtimens, marchandises & effets submergés, & d'y faire travailler dans le cours de six mois, à compter du jour de la premiere nouvelle du naufrage, sinon & à faute de ce faire dans ledit délai de deux mois, & de faire travailler au sauvement dans ledit délai de six mois ci-dessus prescrit, lesdits propriétaires & intéressés demeurent déchus de tout droit de réclamation.

III. Voulons qu'après lesdits délais expirés, il soit loisible à ceux de nos sujets auxquels nous en accorderons la permission par des brevets qui seront expédiés par le Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, & enrégistrés au greffe de l'Amirauté du ressort, de faire construire les vaisseaux & machines qu'ils jugeront à propos, à l'effet d'entreprendre le relevement & sauvement desdits bâtimens, marchandises & effets naufragés, lesquels bâtimens, marchandises & effets ainsi tirés du fond de la mer & sauvés leur appartiendront en toute propriété, à l'exception toutefois d'un dixieme pour Nous, & de pareil dixieme pour l'Amiral, qui seront prélevés sur le total de ce qui sera sauvé, nous reservant néanmoins la liberté de gratifier lesdits entrepreneurs de partie ou du total de notre dixieme, selon les circonstances du sauvement, par des brevets qui seront pareillement expédiés par le Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, & enregistrés au greffe de l'Amirauté, sans aucune autre formalité.

IV. Ordonnons qu'il sera établi sur les bâtimens destinés auxdites entreprises un écrivain qui sera tenu de faire un inventaire exact & fidele des choses qui seront sauvées & tirées du fond de la mer, lequel inventaire sera signé, tant par le capitaine ou maître & autres principaux officiers, que par ledit écrivain, dont sera remis un double au greffe de l'Amirauté, pour, sur ledit inventaire, ainsi que sur les rapports & vérifications qui seront faits au retour, être procédé par les Officiers de l'Amirauté à la vente & aux liquidations desdits effets, ainsi & en la forme prescrite par les Ordonnaces de 1681 & 1684.

V. Voulons qu'en cas de contestation entre les propriétaires & intéressés, tant aux bâtimens & machines destinés auxdites entreprises, que sur le partage du produit des effets tirés du fond de la mer & sauvés, ensemble sur la liquidation d'iceux, circonstances & dépendances, elles soient jugées par les Officiers de l'Amirauté, dans le ressort de laquelle l'armement aura été fait, & que les Sentences qui seront par eux rendues, soient exécutées par provision, nonobstant les appellations qui en pourront être interjettées, & que les appellans seront tenus de mettre en état d'être jugées dans l'année, sinon & à faute de ce faire dans ledit temps & icelui passé, lesdites Sentences sortiront leur plein & entier effet. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers ; & les gens tenant nos Cours de Parlement, que ces Présentes ils fassent lire, publier & régistrer, & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts, Réglemens, Coutumes & Privileges à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par ces Présentes. Voulons qu'aux copies d'icelles collationnées par l'un de nos Conseillers Secretaires, foi soit ajoutée comme à l'original. Car tel est

notre plaisir, en témoin de quoi nous avons fait mettre notre scel à celdites présentes. Donnée à Versailles le 15 Juin 1735. Et de notre regne le vingtieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi PHELYPEAUX. Et scellée du grand Sceau de cire jaune.

ARTICLE XXV.

LES propriétaires seront tenus de justifier leur droit par connoissemens, polices de chargement, factures & autres semblables pieces ; & les commissionnaires en outre leur qualité *par un pouvoir suffisant*.

IL ne seroit pas naturel de remettre les effets à quiconque se présenteroit pour les réclamer ; ainsi il faut que les réclamateurs justifient leur droit & qu'ils en rapportent les preuves indiquées par cet article : savoir, en ce qui concerne le corps du navire ou ses débris, l'acte de propriété ou la déclaration faite au greffe de l'Amirauté avant le départ du vaisseau. De sorte qu'un contrat d'affrétement ne suffiroit pas, parce qu'il se peut qu'on affrete un navire sans en être propriétaire en entier, & qu'il n'y a que les propriétaires qui ayent droit de réclamer. Il faut néanmoins excepter l'armateur reconnu pour tel, parce qu'il représente de droit tous les propriétaires du vaisseau, non le capitaine ou maître, si ce n'est au cas que le navire puisse être relevé de son échouement & mis en état de continuer son voyage. Mais en fait de naufrage, sa qualité étant cessée, il ne peut avoir droit de réclamer qu'en vertu d'une procuration de chaque intéressé au navire, ou de l'armateur.

Quant aux marchandises, il faut distinguer les effets de la cargaison de ceux des marchands chargeurs. Pour être reçu à réclamer les premieres, à défaut de connoissement ou polices de chargement, car c'est la même chose aux termes de l'Ordonnance, la facture générale de la cargaison suffira : mais à l'égard des chargemens des particuliers, il faut naturellement produire les connoissemens, au moins en temps de paix, où il est facile d'en envoyer des doubles par d'autres navires. Cependant, comme notre article ajoute *& autres semblables pieces*, il faut dire que la facture générale du chargement du navire suffira aussi, & même que des factures particulieres, accompagnées de lettres d'avis de la part des chargeurs, feront des pieces supplétives, du moins à l'effet d'accorder la main-levée provisoire, sauf aux Officiers de l'Amirauté à exiger d'autres preuves en définitive, suivant les circonstances.

Mais il seroit dangereux d'admettre, comme le pense le Commentateur, la simple preuve testimoniale, dans le cas où tous les papiers du navire seroient perdus dans le naufrage ; non seulement à l'égard du navire, parce que le droit de propriété n'est pas de nature à être prouvé par temoins, & qu'il est facile d'en avoir les preuves par des secondes grosses des actes s'il y en a eu ; mais encore en ce qui concerne les marchandises, parce que les preuves de leur chargement s'envoient par *duplicata* en d'autres navires De sorte que je n'admettrois la preuve testimoniale même en cette partie, qu'autant qu'il y auroit un commencement de preuve par écrit, ou qu'il ne seroit question que de quel-

ques effets, mis par des passagers ou autres dans leurs coffres; ou enfin du cas particulier remarqué sur l'art. 12 du titre du jet & de la contribution.

Du reste, le plus ou le moins de preuves à exiger dépend de la prudence du Juge, qui ne décide jamais que sur les conclusions du Procureur du Roi, & sur la réponse, tant du receveur de M. l'Amiral que du trésorier des invalides. Mais qu'on ne soit pas effrayé du nombre de ces contradicteurs; animés d'un même esprit, ils cherchent moins à former des difficultés, qu'à rendre exactement justice, en distinguant les vrais réclamateurs de ceux qui se présenteroient sans avoir droit de réclamer.

Par un pouvoir suffisant; c'est-à-dire, par une procuration authentique & en bonne forme, générale ou spéciale, accompagnée des pieces justificatives que devroit produire celui au nom duquel la réclamation se fait, s'il se présentoit en personne. Un pouvoir sous signature privée ne suffiroit pas, si ce n'est pour une délivrance provisionnelle, le porteur d'ordre étant un homme de probité & d'une solvabilité reconnue.

ARTICLE XXVI.

SI les vaisseaux & effets échoués ou trouvés sur le rivage, ne sont point réclamés dans l'an & jour, *ils seront partagés également entre nous, ou les seigneurs auxquels nous aurons cédé notre droit*, & l'Amiral; les frais du sauvement & de justice préalablement pris sur le tout.

CET article, le suivant, le vingt-neuvieme & le trente-sixieme qui, à défaut de réclamation des effets échoués ou trouvés sur le rivage, en ordonnant le partage égal entre le Roi ou les Seigneurs à qui il aura cédé son droit, & l'Amiral; n'ont pas introduit un droit nouveau, puisque la même décision avoit déjà été portée par l'Ordonnance de 1543, art. 11 & 12, & par celle de 1584, art. 20 & 21; mais il n'étoit pas moins intéressant de la renouveller & de tenir la main à son exécution; non plus à la vérité pour abolir & proscrire l'ancien usage barbare pratiqué durant tant de siecles dans le cas des bris & naufrages, puisque depuis long-temps il n'étoit plus observé: mais pour faire rentrer la Souveraineté dans la possession paisible d'un de ses plus beaux droits, que les Seigneurs avoient usurpé à l'envi, principalement ceux qui avoient des terres un peu considérables voisines de la mer.

Tous ou presque tous s'étoient hautement attribué la propriété du rivage de la mer, avec droit de bris & naufrages & droit d'épave de mer. Ils affectoient de les employer dans leurs aveux & dénombremens; il y en avoit même qui confrontoient leurs terres; les uns à l'Espagne, les autres à l'Angleterre, la mer entre deux. A leur exemple, de moindres Seigneurs, dès qu'ils avoient la haute justice, s'arrogeoient les mêmes droits & se donnoient les mêmes licences. En Picardie, ces droits étoient connus sous le nom de *lagan*, & ce terme servoit à exprimer tout ce que le flot de la mer jette à la côte. *Jus istud appellabant quod dominis feudorum competebant in rebus, quas ad littus ejiciebat maris æstus, ratione cujus, quid quid navis naufragium passa contineret, eorum*

erat, Ducange, *verbo lagan.* C'étoit la manie du temps, & l'on ne pouvoit se persuader que c'étoient là des droits vraiment royaux. Il en est même encore aujourd'hui qui pensent que ce n'est que la loi du plus fort qui l'a décidé.

Cependant, indépendamment même des preuves que fournissent les autorités les plus respectables & les exemples de tous les siecles ; les seules lumieres de la raison & du bon sens suffiroient pour montrer que ces droits sont effectivement & ne peuvent être que des droits de Souveraineté.

En effet, le domaine de la mer servant de bornes aux côtes d'un Etat, domaine qui dans les premiers principes du droit appartenoit à la communauté, est dévolu essentiellement au Souverain, comme réunissant dans sa personne tous les droits & les intérêts de la communauté, à raison de la puissance publique qui réside en lui seul. A ce titre, le domaine de la mer lui appartient donc au nom & comme chef de la nation, à l'exclusion de tous Seigneurs particuliers, qui ne sont que des membres de la nation. Or, si le domaine de la mer lui appartient, le rivage qu'elle baigne lui appartient aussi ; & par une autre conséquence également nécessaire, tout ce qui est trouvé sur les flots ou qui est tiré du fond de la mer, & tout ce qu'elle jette à la côte lui appartient tout de même à défaut de réclamation de la part des propriétaires de ces choses.

Le droit de bris & naufrage & d'épave de mer est donc essentiellement un droit régalien ; & delà il s'ensuit qu'étant imprescriptible de sa nature, nul ne peut en jouir, ou du moins en conserver la possession, qu'en vertu d'une concession expresse du Roi.

S'il faut après cela des autorités & des exemples pour montrer effectivement que ce droit a toujours été regardé comme une annexe de la Souveraineté ; à Selden, Auteur Anglois, qui dans son traité intitulé *mare clausum*, *seu de dominio maris*, établit cette proposition en cent endroits, comme une vérité reconnue chez toutes les nations anciennes & modernes, & aux différens traits déjà rapportés sur le présent titre, du nombre desquels sont la Supplique de Eumedon a l'Empereur Antonin, les loix mêmes par lesquelles le fisc avoit dérogé au droit de bris & naufrage, l'Edit de l'Empereur Andronic Comnene, l'Edit d'Henri III, Roi d'Angleterre, Duc d'Aquitaine, de l'an 1226, la réponse du Connétable de Montmorenci aux Ambassadeurs de l'Empereur, avec la remarque de Bodin, & l'Ordonnance de Sigismond, Roi de Pologne ; à tout cela, dis-je, on peut joindre ce passage de Juvenal, *res fisci est quodcumque natat*, & cet aveu des anciens Jurisconsultes : *Lex est, naufragium esse publicanorum, ut naufragia ad publicanos pertineant.*

Loccenius, Auteur Suédois, *de jure maritimo*, *lib. 1*, *cap. 7*, *n.* 10, établit aussi comme un principe incontestable, qu'au défaut de réclamation, les effets naufragés ou trouvés sur le rivage, appartiennent au fisc à titre de souveraineté ; il ajoute, *fol. 78*, que c'est un droit reconnu royal, tant en Suede que dans tous les pays du Nord, dans la Prusse & dans le Pays-Bas ; & cela, ajoute-t-il encore, *fol. 79*, en considération des feux que les Souverains doivent entretenir pour la sûreté de la navigation, des précautions qu'ils prennent pour écarter les pirates, des dépenses où les engage la construction des ports & des forteresses qui en défendent l'entrée, enfin de la protection qu'ils accordent à ceux qui sont obligés de s'y refugier ; ensorte, poursuit-il, que c'est moins un gain qu'ils font en cela, qu'une sorte de dédommagement qui leur

leur en revient, *ut jam non esset predæ species sed renumeratio quædam impensarum & operæ.*

Regnier Sixtein, d'autres écrivent Sistin, célebre Jurisconsulte Allemand, traité des droits royaux, liv. 2, chap. 2, justifie tout de même que ce droit-ci est royal; & c'est un principe que Puffendorff suppose universellement reçu, traité du droit de la nature & des gens, liv. 4, chap. 6.

Mais pour venir à des autorités qui nous touchent de plus près, comme particulieres à la France; outre le passage de Hildeberg, cité par Cleirac, sur le 26e. art. des Jugemens d'Oleron, pag. 95, & par notre Commentateur, sur l'article premier ci-dessus, passage qui, en blâmant l'ancienne cruauté dont on usoit dans les naufrages, ne prouve pas moins que le profit en revenoit au fisc, en ces termes, *quiquid evadebat ex naufragiis totum sibi fiscus lege patriæ vindicabat, passosque naufragium miserabilius violentia principis spoliabat, quam procella:* nous avons aussi les Lettres-Patentes du mois d'Avril 1364, portant exemption du droit de naufrage en faveur des marchands du Royaume de Castille trafiquans en France; privilege accordé par Charles V, & confirmé en Juin 1391, Mars 1397, Janvier 1405, par Charles VI, Charles VII, Louis XI & Charles VIII. Or pour accorder ainsi l'exemption du droit de naufrage, il falloit que ce droit fût reconnu appartenir à la Couronne. Aussi le même Roi, Charles V, en donnant le Gouvernement de l'Isle d'Oleron aux Montmort, freres, se réserva-t'il expressément le droit de bris & naufrage, avec le droit de ressort ès causes d'appel devant le Gouverneur de la Rochelle, dans la commission qu'il leur fit expédier le 18 Mars 1372.

Nous avons encore pour autre antique monument, la très-ancienne Coutume de Bretagne, rédigée en 1330, confirmée, tant dans la réformation qui en fut faite en 1539 que dans la derniere de l'an 1580. Dans les trois rédactions & réformations on trouve le même article, conçu en ces termes. *De toutes les noblesses qui sont dûes au Prince seulement, nonobstant qu'autres ayant accoutumé d'en user, ils n'en jouiront s'ils n'avoient titres certains.* Et sur cela tous les Auteurs Bretons, Duboisgelain, en son Traité des droits royaux, des bris & brefs; d'Argentré, dans son Histoire de Bretagne, liv. 2, chap. 4, & liv 5, chap. 12, que dans son Commentaire, soit sur l'art. 56 de l'ancienne coutume, soit sur le 51 de la nouvelle; Belordeau & M. de Perchambaud, sur le même art. 51, demeurent d'accord que ce mot *noblesses* comprend sans difficulté, entre plusieurs droits, celui des bris & naufrage.

Or, si de tout temps en Bretagne ce droit a appartenu au Duc de Bretagne à titre de souverain, à l'exclusion de tous Seigneurs, il est évident que dans le reste de la France ce droit appartenoit tout de même essentiellement au Roi.

C'est aussi ce qu'atteste tous nos Auteurs, qui ont traité la matiere, entre-autres Chopin, *de domanio, lib. 1, cap. 15*; la Popeliniere, Traité de l'Amiral, chap. 14, pag. 71; Carondas, sur le Code Henri, liv. 20, tit 7, art. 28, *fol.* 609 qui en donne cette raison décisive » que le Roi est souverain Seigneur » des mers qui s'étendent à l'entour de son Royaume, par le moyen de ce » qu'en sa puissance est transféré tout le droit des choses qui étoient communes & universelles par le droit naturel ou des gens.

On seroit étonné après cela de voir que les Seigneurs se fussent attribués

ce droit, si l'on ne savoit pas, qu'au passage de la seconde à la troisieme race de nos Rois, les Seigneurs en s'appropriant & rendant héréditaires les fiefs qu'ils ne tenoient qu'à vie, usurperent en même temps, non seulement la justice avec les droits en dépendans, mais encore les droits régaliens, jusqu'à celui de faire battre monnoye, d'accorder des lettres de légitimation, &c.

Il est vrai que nos Rois ayant peu à peu recouvré la majeure partie de ces droits, il y a encore lieu de demeurer surpris de ce qu'ils ne rentrerent pas de même en possession de celui des bris & naufrage, & d'épave de mer; mais la surprise cessera si l'on considere que ce n'est pas les Edits des 12 Fevrier 1576 & 2 Août 1582, confirmés par l'Ordonnance de 1584, art. 22, que la connoissance des naufrages & échouemens a été spécialement attribuée aux Juges de l'Amirauté, à l'exclusion de tous autres.

Avant ce temps-là, les Juges ordinaires des Seigneurs connoissant des naufrages arrivés dans leur district, il étoit d'autant plus naturel qu'ils suivissent leur penchant ordinaire à favoriser leurs Seigneurs, qu'en cette partie ils y trouvoient leur compte.

Par la même raison, depuis & long-tems encore après, il en dut aussi être de même, soit parce que les Jurisdictions de l'Amirauté n'étoient pas assez multipliées alors pour vaquer par-tout, soit parce que l'ordre, observé aujourd'hui par le moyen des garde-côtes, n'étoit pas encore établi, soit enfin parce qu'il faut du temps pour affermir toute attribution particuliere de jurisdictions contre la jalousie toujours renaissante des jurisdictions ordinaires.

Et voilà comment les Seigneurs surent se maintenir si long-temps dans leur usurpation, par rapport au droit de bris & naufrage, tant au préjudice du Roi que de l'Amiral; mais le pays où le remede fut le plus difficile & vint le plus tard, ce fut la Bretagne; & cela parce qu'il n'y avoit aucun siege d'Amirauté établi dans cette Province, n'y en ayant point eu d'érigé avant l'Edit de 1691.

Avant cette époque, c'étoient les Juges ordinaires des Seigneurs qui connoissoient des bris, naufrages & épaves de mer, & généralement de toutes les causes maritimes, comme des procès ordinaires; & cet usage subsista jusqu'à l'Ordonnance de 1684, qui est pour la Bretagne ce qu'est la présente Ordonnance pour le reste du Royaume.

Il subsista, dis-je, jusqu'à cette Ordonnance de 1684, qui le supprima par l'art. 13 du tit. premier, au moyen des défenses qui furent faites à tous Juges & Officiers de la Province, autres que ceux des Justices ordinaires royales, de connoître, en premiere instance, des causes & matieres maritimes. Nouvel arrangement, qui cessa sept ans après, au moyen de l'Edit de 1691, portant création des sieges d'Amirauté en Bretagne, avec attribution spéciale de jurisdiction pour ces mêmes causes & matieres maritimes, à l'exclusion de tous autres Juges ordinaires & royaux, nonobstant l'art. 13 de ladite Ordonnance de 1684, auquel il fut expressément dérogé.

Par-là, la regle se trouva uniforme par tout le Royaume, sauf le privilege du Varech pour la province de Normandie, dont il sera parlé ci-après sur les articles qui en contiennent l'exception; & il ne restaplus de ressource ou de prétexte aux Seigneurs pour soutenir leur usurpation, que dansleur longue possession & dans ce qu'ils appelloient leurs titres.

Mais, du côté de la possession, ce qui comprenoit tous les actes de jurisdiction; les baux, les pancartes, & généralement tous les actes justificatifs de la perception des droits de bris, naufrages & épaves de mer, c'étoit une foible ressource s'agissant des droits régaliens, attendu qu'ils sont imprescriptibles de leur nature: maxime généralement reconnue comme un principe incontestable & consignée, par rapport même à ce droit-ci en particulier, dans la coutume de Bretagne.

A l'égard des titres, par la même raison que ces droits sont imprescriptibles, il étoit naturel de conclure, sans hésiter, qu'ils n'avoient pu être détachés de la Couronne que par une concession spéciale du Roi; ce qui imposoit par conséquent à chaque Seigneur la nécessité de produire l'acte précis de la concession, ou du moins quelques actes énonciatifs, formellement approuvés par le Roi; ce qui fit naître la question de savoir si les aveux & dénombremens n'étoient pas des actes supplétifs au défaut de représentation du titre primordial, au moins lorsqu'ils avoient été reçus & vérifiés à la Chambre des Comptes.

Mais cette question-là même ne pouvoit plus faire de difficulté après la décision formelle de d'Argentré, sur la Coutume de Bretagne, qui avoit déjà réglé ce que porte le présent article de notre Ordonnance : savoir, que nul Seigneur ne peut prétendre les droits de bris, naufrages & d'épaves de mer, qu'en vertu d'une concession spéciale du Prince.

Or d'Argentré, sur l'article 56 de la Coutume de Bretagne, notes 4 & 5, examinant d'abord de quelle nature doit être le titre, dit : *Nec tamen in subjectâ materiâ regatium, qui vis titulus & vulgaris sufficit, sed est necessarium ab eo haberi qui omninò dare potuerit. Dari verò nequit, nisi à principe summo in regalibus.*

Puis, venant aux aveux & dénombremens, il ajoute : *Undè fit ut nec dinumeramenta & professiones feudales, nec tenuræ ut loquntur, ad id voleant, sivè intra tempora sint impugnandi, sivè preterierint, propter inutilitatem possessionis quæ titulo non confirmatur . . . . nec quisquam ad confirmandam possessionem, patientiam officialium regiorum apponat, quæ regi obesse non debet.*

Non valet igitur possessio, quamlibet continuata, ad obtinendam provisionem in materiâ regalium, nec ea rectè probatur tenuriis dinumeramentis aut professionibus, ubi omninò titulus probandus est, & jus commune possessioni resistit, & ordinatio eam infringit & debilitat.

Cette décision est en effet dans les vrais principes, dès qu'il est avéré que les droits de bris & naufrage ne sont pas de simples droits seigneuriaux, mais des droits royaux & de souveraineté; car, suivant l'observation judicieuse de l'Auteur du Mémoire pour feu M. le Comte de Toulouse, contre Madame la Duchesse de Lesdiguieres, « des aveux & dénombremens peuvent bien servir » au défaut de la premiere investiture pour régler les droits des fiefs entre » le vassal & le suzerain, mais non pour décider des droits royaux entre le » Prince & le sujet. C'est inutilement qu'on comprendroit dans des aveux des » droits qui ne dépendent point du fief, qui, par leur nature, ne sont point » censés compris dans la concession du fief, & qui ne sont point présumés cédés » par le Roi, si l'on n'en rapporte l'acte de cession en bonne forme, enrégistré » en la Chambre des Comptes; ensorte que, quand, par négligence ou par » facilité, les Officiers du Roi auroient laissé passer un droit de cette qualité

» dans des aveux & dénombremens, cela ne feroit point un titre contre le » Roi, les aveux ne pouvant établir qu'une possession, & toute possession » étant inutile où il faut un titre exprès. »

Du moins il est vrai que des aveux ne pourroient suppléer le titre de concession, qu'autant que le premier vérifié feroit une mention expresse du titre, lequel feroit visé dans l'Arrêt de vérification; ou qu'en cas de contestation sur quelques aveux par rapport à ce droit, la vérification en eût été faite ensuite purement & simplement.

Mais, quelque titre qu'un Seigneur puisse avoir à ce sujet, son droit est nécessairement borné à celui du Roi, sans préjudice de celui de l'Amiral; c'est-à-dire, que tout ce qu'il peut prétendre alors, comme ayant les droits cédés du Roi, c'est de partager par moitié avec l'Amiral le profit des bris, naufrages, épaves de mer. La raison est que, le Roi ayant attribué à l'Amiral la moitié de ces profits éventuels dès l'instant de la création de cette importante charge, quelque cession qu'il ait pu faire, dans la suite, concernant ces mêmes droits, elle a dû nécessairement être bornée à la moitié qu'il s'en étoit réservée.

Et c'est ce qui a été solemnellement jugé par Arrêt du Parlement de Rennes, du 8 Février 1707. Cet Arrêt, intervenu sur le procès dont il vient d'être parlé, mû entre M. le Comte de Toulouse, Amiral de France & Gouverneur de Bretagne, & Madame la Duchesse de Lesdignieres & de Retz, en maintenant cette Duchesse dans la possession de percevoir le droit royal des bris, naufrages & épaves de mer, dans l'étendue de son Duché de Retz, comme ayant la cession du Roi, maintint en même temps M. le Comte de Toulouse, comme Gouverneur de Bretagne, & en cette qualité Amiral de cette Province, dans la possession de lever la moitié de ce même droit, dont le partage seroit fait entre lui & la Duchesse, de la même maniere qu'il se faisoit entre le Roi & lui par-tout ailleurs où le Roi n'avoit pas cédé son droit.

La Duchesse de Retz ne bornoit pas là ses prétentions; elle vouloit encore non-seulement s'attribuer le droit de donner des congés aux vaisseaux sortant des ports de son Duché, mais encore que ses Officiers connussent, comme par le passé, des naufrages qui pourroient arriver aux côtes du même Duché; mais, par ce même Arrêt, elle fut déboutée de ces deux autres chefs de demande, & M. le Comte de Toulouse fut maintenu dans le droit exclusif de délivrer les congés aux vaisseaux sortant des ports du Duché de Retz, comme de tous autres ports de France; &, en ce qui concerne la Jurisdiction, il fut décidé que les Officiers de l'Amirauté de Nantes auroient seuls la connoissance des bris, naufrages & épaves, qui arriveroient sur les côtes dudit Duché de Retz, comme dans le reste de leur district.

Une observation à faire est que M. le Comte de Toulouse ne fut confirmé dans la possession de tous ces droits que comme Gouverneur de Bretagne, parce que ce n'étoit qu'en cette qualité qu'il avoit les droits d'Amirauté en Bretagne, l'Amirauté de France n'ayant aucune influence sur celle de Bretagne, comme je l'ai observé plus au long sur le titre de l'Amiral. Cela n'a point changé depuis; & actuellement M. le Duc de Penthievre n'est Amiral de Bretagne, comme du reste de la France, que parce qu'il est pourvu, comme l'étoit feu M. le Comte de Toulouse, du Gouvernement de Bretagne.

D'un autre côté, si Madame la Duchesse de Retz fut maintenue dans le droit de partager les profits des bris, naufrages & épaves de mer, avec M. le Comte de Toulouse, Gouverneur, & par-là Amiral de Bretagne, ce ne fut qu'en vertu des titres géminés qu'elle produisit en sa faveur. D'où il s'ensuit que ce n'est ni le titre des terres voisines de la mer, quelque éminent qu'il soit, comme celui d'ancienne Baronnie, de Comté, de Marquisat ni de Duché, qui peut faire maintenir des Seigneurs en possession de ce droit, quelque longue qu'elle soit, mais la seule concession du Roi rapportée en original ou énoncée dans des aveux anciens, bien suivis, ou autres actes anciens faisant pleine foi en justice.

Dans l'Amirauté de la Rochelle, il y a encore plusieurs Seigneurs qui prétendent les droits de bris, naufrages & échouemens, sur les côtes de leurs Terres : il en est même qui, à l'insçu des Officiers de l'Amirauté, ont pris connoissance, par les Officiers de leur Jurisdiction, des effets échoués à la côte; & qui, à défaut de réclamation, en ont appliqué le produit à leur profit, au mépris de la présente Ordonnance. Mais de tous ces Seigneurs, il n'y a jusqu'à présent que ceux de Fourras & de la Baronnie de Châtel-Aillon qui aient obtenu la confirmation de ce droit.

Depuis plusieurs années, M. François-Louis Gréen de Saint-Marsault, Seigneur, Baron de Châtel-Aillon, s'étoit pourvu au Bureau de la Commission établie pour la vérification des droits maritimes, & y avoit produit ses titres, à la faveur desquels & de son ancienne possession, il avoit présenté requête, tendante à être maintenu dans la jouissance des droits d'*eau, pécherie & défend, rivages, épaves, bris & naufrages, &c.*

Après quelques Jugemens interlocutoires, il est enfin intervenu un Arrêt au Conseil d'Etat du Roi, le 27 Septembre 1757, qui, conformément à l'avis de MM. les Commissaires, a maintenu ledit Seigneur de Châtel-Aillon dans le droit de bris, naufrage & échouement, sur les côtes de sa Baronnie, pour en jouir conformément à la présente Ordonnance; c'est-à-dire, à l'effet de partager le produit des effets échoués par moitié avec M. l'Amiral, faute de réclamation dans l'an, & à la charge de prendre sa portion des mains des Officiers de l'Amirauté.

Si le Seigneur de Châtel-Aillon a été ainsi confirmé dans le droit de bris, naufrage & échouement, c'est sans doute parce que la Baronnie de Châtel-Aillon avoit été donnée originairement, par le Roi Charles VII, au Comte de Dunois, chef de la maison de Longueville, pour en jouir par lui & ses successeurs mâles, avec les mêmes droits que le Roi y avoit; que, depuis cette donation, le Comte de Dunois & ses successenrs de la maison de Longueville avoient toujours joui du droit de bris & naufrage; & qu'après eux, les auteurs du sieur Gréen de Saint-Marsault, acquéreurs de cette Baronnie depuis 1615, avoient continué la jouissance de ce même droit.

Il est vrai qu'après l'extinction de la ligne masculine du Comte de Dunois, finie en la personne de Louis-Charles d'Orléans de Longueville, décédé le 4 Février 1694, la Baronnie de Châtel-Aillon avoit été déclarée réunie à titre de réversion au domaine de la Couronne, par Arrêt du Conseil du 9 Mars de la même année; mais comme la maison de Saint-Marsault avoit fait plusieurs augmentations & améliorations, qu'elle avoit unies & incorporées à cette

Baronnie; & que la désunion de ces acquisitions & améliorations auroit été trop embarrassante pour prévenir toutes difficultés & discussions à ce sujet, le Roi accepta l'échange qui fut proposé par le sieur Gréen de Saint-Marsault de sa Terre & Seigneurie de Dompierre, contre l'ancien corps de la Baronnie de Châtel-Aillon; &, en conséquence, par contrat du 5 Février 1699, S. M. céda audit sieur Gréen de Saint-Marsault tout ce qui, de ladite Baronnie, dépendoit du Domaine de la Couronne, sans aucune réserve, pour en jouir de la même maniere qu'il en avoit joui avant l'Arrêt de réunion, comme subrogé aux droits de la maison de Longueville.

De cette maniere le sieur Gréen de Saint-Marsault, Seigneur actuel de Châtel-Aillon, ayant conservé l'intégrité de la Baronnie, il n'est pas étonnant qu'il ait été maintenu & gardé par ledit Arrêt du Conseil, du 27 Septembre 1757, dans le droit de bris, naufrage & échouement; d'autant plutôt qu'en continuant la possession de ses auteurs, successeurs des Seigneurs de la maison de Longueville, il en avoit aussi joui lui personnellement. De sorte qu'il a été jugé par cet Arrêt, qu'il a les droits cédés du Roi en cette partie, à l'effet de partager avec M. l'Amiral le produit de ce qui se trouvera échoué ou jetté par la mer aux côtes de sa Baronnie, à défaut de réclamation, sans que les invalides de la Marine, à qui le Roi a cédé en général son droit de bris, naufrage & échouement, dès l'année 1712, comme il a été observé sur l'article 11 du titre des loyers des matelots, y puissent rien prétendre.

Mais l'abus où étoit ledit Seigneur Baron de Châtel-Aillon de s'emparer, par les Officiers de sa Justice, des effets naufragés & jettés aux côtes de sa Seigneurie, & de connoître des réclamations à l'insçu des Officiers de l'Amirauté & au mépris de leur jurisdiction, a été réprimé par le même Arrêt, en tant qu'il ajoute, *sans que les Officiers de sa Justice puissent prendre aucune connoissance desdits bris & échouemens, mais seulement les Officiers de l'Amirauté.*

Du reste, par rapport aux parcs & pêcheries, l'Arrêt ordonne, avant faire droit, *qu'en présence du Procureur du Roi de l'Amirauté de la Rochelle, il sera, par les Officiers de ladite Amirauté, dressé procès-verbal de l'existence actuelle desdites pêcheries, de leur nature & du temps de leur établissement*, pour être ensuite, par Sa Majesté, ordonné ce qu'il appartiendra.

Et, à l'égard du surplus des demandes dudit Seigneur de Châtel-Aillon concernant le droit d'*eau, pêcherie & défend, rivage, &c.* l'Arrêt l'a mis hors de Cour.

Suit le dispositif dudit Arrêt:

Le Roi, étant en son Conseil, conformément à l'avis desdits sieurs Commissaires, a maintenu & maintient ledit sieur Gréen de Saint-Marsault, Seigneur de Châtel-Aillon, dans le droit de bris, naufrage & échouement sur les côtes de ladite Baronnie de Châtel-Aillon, pour en jouir conformément à l'Ordonnance de la Marine de 1681, & sans que les Officiers de sa Justice, puissent prendre aucune connoissance desdits bris & échouemens, mais seulement les Officiers de l'Amirauté. Avant faire droit sur la demande dudit sieur de Saint-Marsault, afin d'être maintenu en la possession & jouissance des pêcheries par lui prétendues sur lesdites côtes, a ordonné & ordonne, qu'en présence du Procureur du Roi de l'Amirauté de la Rochelle, il sera, par les Officiers de ladite Amirauté, dressé procès-verbal de l'existence actuelle desdites pêcheries, de leur nature & du temps de leur établissement, pour ce

fait & rapporté sur l'avis desdits sieurs Commissaires, être par Sa Majesté ordonné ce qu'il appartiendra; sur le surplus des demandes dudit sieur de Saint-Marsault, l'a mis & met hors de Cour. Enjoint aux Officiers de ladite Amirauté de la Rochelle, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, lequel sera enrégistré en leur Greffe, lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le 27 Septembre 1757. *Signé*, Perinc de Moras.

A l'égard des sieurs Descoyeux, Seigneurs de Fourras, le même droit de bris & naufrage leur avoit déjà été confirmé, sans Arrêt du Conseil, par Jugement de Messieurs les Commissaires, du 23 Août 1754, enrégistré à l'Amirauté le 14 Avril 1757, pour en jouir, est-il dit simplement, conformément à leurs titres, & aux Ordonnances & Réglemens; sur quoi il est à observer qu'il faut que leurs titres se soient trouvés bien précis, & leur possession bien exactement soutenue sans interruption, puisqu'ils ont si promptement obtenu la confirmation d'un droit qui est, sans contredit, du nombre des droits régaliens. Qu'ils continuent d'en jouir, à la bonne heure; mais, pour la maniere de l'exercer, il n'est pas douteux qu'ils ne doivent suivre la regle établie à ce sujet par l'Arrêt du Conseil ci-dessus, concernant le Seigneur Baron de Châtel-Aillon.

Venons maintenant au particulier de notre Article, aux termes duquel les vaisseaux & effets échoués ou trouvés sur le rivage ne sont dévolus au Roi, ou aux Seigneurs ayant les droits cedés au Roi & à l'Amiral, qu'autant que la réclamation n'en aura pas été faite par les propriétaires dans l'an & jour.

Ils seront partagés également entre nous, &c. Quoique ceci confirme ce qui a été observé ci-dessus, art. 24, que, hors les trois cas qui y ont été marqués, les Officiers de l'Amirauté sont obligés de garder les effets en nature pendant l'an & jour, sans les vendre; il ne s'ensuit nullement que, l'an écoulé sans qu'il se soit présenté de réclamateur, le partage effectif & en nature doive se faire des effets entre le Roi ou ayant cause, & M. l'Amiral par moitié; non-seulement parce que cet Article veut, comme il est juste, que les frais de sauvement & de justice soient pris sur le tout, mais encore à cause des difficultés inséparables d'un partage effectif de pareils effets.

Par cette double raison, il y a donc nécessité de vendre, au profit commun du Roi & de M. l'Amiral, les effets non réclamés, au lieu d'en faire le partage entr'eux, d'autant plutôt encore que chacun seroit obligé de faire vendre sa portion. Aussi cette vente est-elle ordonnée expressément, au lieu de partage, par l'article 2 du Réglement du 23 Août 1739; de sorte que le partage par moitié, ordonné par notre présent Article, ne tombe que sur le prix de la vente, déduction faite des frais de sauvement & de justice.

Cette vente, au reste, suivant le même Article 2 dudit Réglement, doit être faite par les Officiers de l'Amirauté, ceux des Classes, le Trésorier des Invalides & le Receveur de M. l'Amiral, présens ou duement appellés; &, par l'article 3, le produit de la vente doit être remis, moitié au Receveur de M. l'Amiral, & moitié au Trésorier des Invalides, commé étant aux droits du Roi en cette partie, par-tout & dans tous les cas où les Seigneurs ne sont pas aux droits du Roi, aussi à cet égard.

On comprend que, si les effets échoués sont trouvés à la côte d'une Terre dont le Seigneur a droit de bris, naufrage & échouement, c'est avec lui que

la vente & toute la procédure doit être faite, aussi-bien qu'avec le Receveur de M. l'Amiral, sans qu'il soit question alors du Commissaire aux Classes ni du Trésorier des Invalides, comme n'y ayant plus d'intérêt; mais c'est toujours aux seuls Officiers de l'Amirauté qu'il appartient de connoître, à l'exclusion de ceux du Seigneur. C'est ce qui résulte des observations ci-dessus, & ce qui a été formellement décidé par l'Arrêt du Conseil, du 27 Septembre 1757, dont il vient d'être parlé concernant la Baronnie de Châtel-Aillon.

Comme cet article, le suivant & autres, attribuent à M. l'Amiral la moitié des vaisseaux & effets naufragés, échoués ou trouvés sur le rivage, sans distinction des personnes à qui ils appartenoient, c'est-à-dire, sans aucune exception de ceux appartenans aux ennemis de l'Etat; & que, suivant qu'il a été observé par les articles 1 & 18, la protection & sauve-garde du Roi s'étend indifféremment à tous vaisseaux naufragés, françois ou étrangers, amis ou ennemis, même corsaires ou pirates : il sembloit qu'il n'y avoit pas plus lieu de disputer à M. l'Amiral le droit de partager avec le Roi les effets échoués ou naufragés, appartenans aux ennemis, que ceux appartenans aux amis; encore moins par l'Arrêt du Conseil, du 22 Août 1690, qui avoit préjugé la question en sa faveur.

Cependant le contraire a été décidé depuis par deux autres Arrêts du Conseil, l'un du 10 Mars 1691, & l'autre du 3 Janvier 1693, en interprétation du présent article & dudit premier Arrêt du 22 Août 1690; c'est-à-dire, qu'il a été jugé, par ces deux derniers Arrêts, que le partage par moitié entre le Roi & M. l'Amiral, à défaut de réclamation, ne doit pas avoir lieu en cas de naufrage ou échouement de vaisseau ou d'effets d'ennemis de l'Etat; qu'alors tout est confisqué au profit du Roi, sans que M. l'Amiral ait rien à y prétendre : en conformité desquels Arrêts feu M. le Comte de Toulouse a toujours jugé depuis; & notamment par Jugement du 13 Avril 1711, par lequel il adjugea au Roi la confiscation en entier du navire le Saint-Jacques & Saint-Antoine de Gênes, naufragé sur les côtes de l'Amirauté de Quimper.

Dans la même affaire, les Officiers de l'Amirauté de Quimper avoient admis les réclamations, faites par les François, des marchandises chargées pour leur compte dans ce navire; &, par le Jugement de M. l'Amiral, il leur fut fait défenses de rendre de pareilles Sentences à l'avenir.

Il faut respecter sans doute ces décisions : cependant, si la question étoit entiere, il seroit difficile de goûter les raisons de cette distinction qui exclut M. l'Amiral du droit de prendre part dans les effets naufragés, sous prétexte qu'ils ont appartenu aux ennemis de l'Etat.

Car quand on dit que, dans le concours de deux droits différens appartenans à Sa Majesté, il est naturel de choisir celui qui est le plus avantageux, & par conséquent de préférer la confiscation procédante de la qualité de l'ennemi propriétaire des effets, au droit de bris & naufrage, ou d'épave de mer, parce que cette confiscation est dévolue au Roi seul, à raison de sa souveraineté, on ne prend pas garde qu'il y a là pétition de principe, c'est-à-dire, qu'on suppose la distinction déjà établie, au lieu d'en prouver la légitimité.

Quant au droit de souveraineté, il influe aussi-bien sur le cas d'un naufrage d'effets appartenans aux sujets ou aux neutres, qui ont manqué de réclamer, que sur celui d'un naufrage d'effets ennemis; & ce droit sacré est également conservé

conservé dans ces deux cas, dès que M. l'Amiral n'y prend part qu'en vertu de la concession que le Roi lui en a faite pour une moitié.

L'autre raison qu'on allegue, savoir que, par le droit de la guerre, toutes confiscations des biens des ennemis appartiennent au Roi seul, par le titre de sa souveraineté, & cela avec d'autant plus de justice qu'il supporte seul tout le poids de la guerre, a quelque chose de plus imposant, sans être pour cela plus décisive.

En effet, la loi, en fait de naufrage, ne mettant aucune différence entre les effets appartenans aux ennemis, & ceux qui appartiennent à d'autres, sur quel principe en faire la distinction pour restreindre la concession absolue faite à l'Amiral de la moitié de tous les effets naufragés, dont il n'y a pas de réclamation?

Dès qu'il s'agit d'effets échoués ou naufragés, qu'importe à qui ils aient appartenu au temps de l'accident? Pour avoir appartenu aux ennemis, ce n'en sont pas moins des effets naufragés, sujets par conséquent au partage par moitié entre le Roi & l'Amiral; puisque la loi ordonne ce partage indistinctement, & qu'elle a dû prévoir nécessairement que, parmi les effets échoués ou naufragés, il y en auroit quelquefois qui auroient appartenu aux ennemis.

Elle l'a prévu effectivement dans l'article 18 ci-dessus; &, n'ayant pas déclaré qu'alors les vaisseaux & leur chargement appartiendroient au Roi seul, on ne peut s'empêcher de conclure que cet article 18 a laissé le cas dans les termes du droit commun, expliqué dans notre article 26, qui, étant général & absolu, exclut la distinction dont il s'agit.

Il est vrai, suivant la doctrine de Grotius, *de jure belli & pacis*, *lib. 3*, *cap. 6*, depuis le §. 8 jusqu'au 23, que les choses prises sur les ennemis appartiennent de droit au Peuple ou au Souverain qui fait la guerre, & qu'elles ne peuvent être acquises à d'autres que par une concession expresse ou tacite du même Souverain. Mais en tout ceci Grotius ne parle que des choses prises sur l'ennemi dans une expédition militaire; ce qui, n'ayant rien de commun avec l'échouement ou le naufrage d'un vaisseau, ne pourroit, en tout cas, être tiré en argument, qu'autant que l'échouement ou le naufrage seroit l'effet & la suite de la chasse qui auroit été donnée au navire ennemi par un vaisseau de guerre du Roi. Alors il seroit naturel de considérer l'échouement comme prise faite par une expédition militaire; mais aussi alors il en reviendroit du moins le dixieme à M. l'Amiral, par le droit attaché à sa charge.

Mais notre hypothèse n'est pas dans ces termes. Il est question simplement d'un échouement ou d'un naufrage fortuit, causé par la tempête ou autre fortune de mer: événement tout-à-fait indépendant d'une expédition militaire, qui par conséquent exclut toute idée de prise, & réduit l'espece à un naufrage ordinaire. Or, je le répete, l'Ordonnance attribue à M. l'Amiral la moitié de tous les effets naufragés, & non réclamés; sans excepter, en aucune maniere, ceux qui ont appartenu aux ennemis.

Si donc il faut examiner ce qui a précédé le naufrage, ce n'est que pour juger s'il y a lieu ou non à la réclamation, & par conséquent pour décider si le partage doit se faire sur le champ, ou s'il faut attendre que le temps de la réclamation soit passé. Ainsi, les effets étant reconnus avoir appartenu aux ennemis, tout ce que doit opérer cette circonstance, c'est que, n'y ayant pas

lieu à la réclamation, le partage entre le Roi & l'Amiral doit se faire sans délai, comme il se feroit après l'an de la réclamation écoulé, si ces effets eussent appartenu à d'autres qu'à des ennemis; car enfin c'est toute la même chose qu'il n'y ait pas ouverture à la réclamation, ou que le temps en soit passé. S'il en étoit autrement, & s'il étoit vrai de dire que la moitié des effets naufragés ne fût acquise à l'Amiral que dans le cas qu'il y auroit eu lieu à la réclamation, & qu'elle n'auroit pas été faite dans le temps, il s'ensuivroit qu'il n'auroit rien à prétendre dans les vaisseaux & effets naufragés des pirates, attendu que ceux-là n'ont pas plus de droit de réclamer que les ennemis avec lesquels on est en guerre déclarée. Cependant on n'a jamais douté que l'Amiral n'eût part dans les effets naufragés des pirates.

Cessant donc la décision des Arrêts ci-dessus, on ne voit pas qu'il y eût lieu d'admettre une distinction que ne fait pas notre Ordonnance, à l'effet d'exclure M. l'Amiral du droit de prendre part dans les effets naufragés appartenans aux ennemis.

Mais enfin, puisque cela est ainsi décidé, il faut s'y soumettre tant qu'il plaira au Roi de maintenir la rigueur de cette décision, en considérant alors ces effets comme pris sur les ennemis, plutôt que comme naufragés simplement. Mais aussi, sous ce point de vue, il me paroît juste d'en accorder le dixieme à M. l'Amiral, puisque ce sont des effets maritimes, & que de toutes prises faites en mer, le dixieme lui en a toujours été acquis, comme étant un des plus anciens droits de cette charge éminente. A la vérité, ce dixieme est aboli maintenant; mais il pourroit revivre dans la suite.

Par identité de raison, si dans le vaisseau ennemi échoué il y avoit des marchandises chargées par des François, le dixieme en seroit également dû à M. l'Amiral, le tout étant déclaré de bonne prise par l'article 7 du titre des prises.

Et cela me paroît faire d'autant moins de difficulté, que s'il ne s'agissoit que de faire valoir la confiscation à cet égard, abstraction faite de toute idée de prise en pareil cas, ce seroit à M. l'Amiral précisément qu'appartiendroit la confiscation des marchandises chargées pour le compte des François dans le navire ennemi. La raison est que la confiscation alors seroit une peine de la contravention commise par les François; en un mot, d'un délit maritime, & que toute confiscation qui a pour cause une contravention à l'Ordonnance de la Marine, ou un délit maritime, est au profit de M. l'Amiral, suivant les preuves rapportées ci-dessus, liv. 1, tit. 1, art. 10.

Il me semble que cette conséquence ne peut être éludée qu'en considérant tous ces effets comme pris sur l'ennemi; &, à ce titre, il faut convenir qu'il en appartient nécessairement le dixieme à l'Amiral.

Au surplus, que M. l'Amiral ait part ou non dans la confiscation des effets des ennemis, en cas de naufrage ou d'échouement, elle n'est pas moins de la compétence de l'Amirauté, comme il résulte du Jugement ci-dessus daté, rendu par feu M. le Comte de Toulouse, & de quantité d'autres antérieurs & postérieurs; mais, comme cela dépend de la matiere des prises, les Officiers de l'Amirauté n'en peuvent connoître que pour faire l'instruction, & préparer la décision au Conseil des prises.

ARTICLE XXVII.

SI toutefois les effets naufragés ont été treuvés en pleine mer, ou tirés de ſon fond, la troiſieme partie en ſera délivrée inceſſamment *& ſans frais*, *en eſpeces ou en deniers*, à ceux qui les auront ſauvés; & les deux autres tiers ſeront dépoſés pour être rendus aux propriétaires, s'ils les réclament dans le temps ci-deſſus; après lequel ils ſeront partagés également entre nous & l'Amiral, les frais de Juſtice préalablement pris ſur les deux tiers.

L'Exception, portée par cet article, eſt jugée à tous égards; mais il faut prendre garde à ne pas l'étendre au-delà de ſes bornes: c'eſt-à-dire, comme il a été obſervé ſur l'article 19, à ne pas confondre les effets ſauvés en pleine mer ou tirés de ſon fond, hors le cas d'un naufrage connu auquel on travaille actuellement, avec ceux qui ſont ſauvés de la même maniere, par ordre ou ſans ordre, à peu de diſtance du rivage, & à vue des travailleurs.

Dans l'un & l'autre cas, ceux qui ont ainſi ſauvé des effets, ſont également tenus d'en faire la déclaration, dans vingt-quatre heures, aux Officiers de l'Amirauté, aux termes dudit article 19, ſous les peines y portées, relatives à celles de l'article 5 : mais leur condition ſera différente; en ce que, au premier cas, le tiers des effets appartiendra à ceux qui les auront ſauvés, conformément à la diſpoſition du préſent article, & qu'au ſecond, au lieu du tiers, ils n'auront que leurs frais de ſauvement, ſuivant la taxe qui en ſera faite, eu égard à la nature du travail. La raiſon eſt, qu'il ne s'agit pas, dans ce dernier cas, d'une choſe perdue ou réputée abandonnée, comme dans le premier, puiſqu'il eſt queſtion d'un naufrage dont on eſt occupé à recueillir les reſtes & les débris.

L'eſpece de notre article ainſi déterminée, il eſt juſte, comme il l'ordonne effectivement, que le tiers des effets ſoit délivré, ſans délai, à ceux qui les ont ainſi ſauvés; puiſque, réclamés ou non, ce tiers leur eſt déclaré pleinement acquis, & qu'ainſi il ne peut y avoir aucune raiſon pour différer de leur faire la délivrance de leur tiers. Cela, au reſte, avoit déjà été ainſi réglé par l'Arrêt de vérification de l'Ordonnance de 1543, en expliquant l'art. 12 en cette partie.

L'article 47 des Loix Rhodiennes, à l'égard des effets tirés du fond de la mer, en attribuoit le tiers à ceux qui les avoient ſauvés à la profondenr de huit coudées, & la moitié, s'ils les avoient tirés à quinze coudées. Pour ce qui eſt des effets ſauvés ſur les flots, l'art. 45 n'en accordoit que le quint. Il eſt mieux de ne point diſtinguer, & de donner le tiers dans tous ces cas.

Notre article ajoute *& ſans frais;* ce qui ſignifie ſimplement qu'ils auront leur tiers franc & quitte de tous frais de Juſtice, de garde & de loyers de magaſin, & nullement qu'outre leur tiers, ils ſeront payés ſur les deux tiers reſtans de leurs frais de ſauvement. Ces frais-là, il eſt évident qu'ils les confondent en eux-mêmes, au moyen du tiers qu'ils ont dans les effets; lequel tiers ne leur eſt acquis qu'en conſidération de leur travail, & des riſques qu'ils

peuvent avoir courus à ce ſujet. Mais auſſi il doit leur être permis de renoncer à ce tiers pour demander leurs frais de ſauvement, s'ils croient y trouver mieux leur compte; car enfin l'article eſt en leur faveur, quoiqu'on ne feroit pas recevable à leur diſputer ce tiers, ſous prétexte qu'il excéderoit de beaucoup les frais de ſauvement.

Notre article ajoute encore *en eſpece ou en deniers*; d'où il s'enſuit que, ſi le partage des effets peut ſe faire de maniere que le tiers puiſſe leur en être délivré en nature, ſans léſion ou inconvénient de part ni d'autre, il faudra le leur attribuer effectivement en nature, en appellant au partage toutes les parties intéreſſées; & qu'au contraire, ſi le partage n'eſt pas praticable, il faudra procéder à la vente judiciaire du total des effets, & délivrer ſur le champ le tiers du prix en provenant à ceux qui les auront ſauvés.

Reſte de ſavoir ſur cela ſi, parce que l'article porte qu'ils auront ce tiers ſans frais, & que ce ſeront les deux autres tiers qui ſupporteront ſeuls les frais de Juſtice, ils doivent avoir ce tiers, ſans être tenus de ſupporter à proportion les frais du partage, dans le cas où il pourra ſe faire, ou de la vente dans le cas contraire?

La raiſon de douter eſt, qu'aux termes du Droit commun, tout partage ou tout acte ſupplétif à partage doit être fait aux frais de la choſe, par conſéquent aux dépens de tous les part-prenans dans la choſe, mais la diſpoſition de notre article eſt trop claire en faveur de ceux qui ont ſauvé les effets de la maniere qui y eſt exprimée, pour qu'on ne les regarde pas comme affranchis de la regle générale. Auſſi eſt-il vrai que, dans l'uſage, leurs tiers leur a toujours été délivré ſans aucune déduction pour raiſon des frais du partage ou de la vente, non plus que des autres frais de Juſtice, de garde & magaſinage, dont la totalité a perpétuellement été à la charge des deux autres tiers, qu'ils aient été réclamés ou non. Mais alors auſſi il n'eſt plus queſtion des frais de ſauvement, ayant été payés ou compenſés par le moyen du tiers qui a été délivré à ceux qui ont ſauvé les effets.

A l'exemple des effets naufragés, trouvés en pleine mer, il eſt naturel de conclure que, ſi un navire abandonné de ſon équipage, ſoit après l'échouement, ſoit pour éviter le danger d'un naufrage imminent, ſoit enfin par la crainte d'être pris des pirates ou des ennemis, eſt trouvé en pleine mer & ſauvé, le tiers en appartiendra à celui qui l'aura ſauvé; de maniere qu'il faudra lui payer le tiers de la valeur, tant du navire que de tout ce qui s'y trouvera, ſauf le recours des propriétaires contre les aſſureurs chargés de la baraterie de patron, & des uns & des autres contre le capitaine du navire, pour le cas où il ne ſera pas excuſable de l'avoir abandonné. La raiſon, en effet, étant la même que dans les deux cas de notre article, la déciſion ne peut être différente, que celui qui a rencontré le navire ainſi abandonné à la merci des flots, ſoit de la même nation ou d'une autre. Il y en a au reſte un exemple aſſez récent au ſujet d'un navire abandonné durant la derniere guerre, qui avoit été rencontré par un allié, & qui l'avoit conduit à Bordeaux.

On prétend néanmoins que Reguſſe rapporte un Arrêt qui a jugé qu'en pareil cas, il n'étoit dû qu'une ſimple récompenſe, au lieu du tiers, à celui qui avoit ſauvé & amené un navire ainſi abandonné en pleine mer, ſur ce principe qu'il n'y a pas là de naufrage; mais qu'importe dès que le naufrage, en pareil cas, eſt inévitable?

Le partage de ce tiers doit ſe faire entre le propriétaire du navire & les gens de l'équipage, comme en matiere de priſes; ſur quoi voir l'art. 33 du tit. des priſes, & l'art. premier du Traité des contrats maritimes de Cleirac.

Il n'eſt pas douteux que, ſi le navire eſt à la part, le bénéfice dont il s'agit ne doive être rapporté à la maſſe commune : mais je douterois fort que les paſſagers duſſent y prendre part, malgré l'avis contraire de Targa, à moins qu'ils n'euſſent fait le ſervice dans le navire, conjointement avec les gens de l'équipage; attendu que le profit dont il s'agit ici, n'eſt acquis qu'à raiſon du travail, l'inventeur, dans la regle générale, n'ayant rien à prétendre dans l'épave qu'il trouve.

Comme cet article n'attribue ſpécialement le tiers des effets ſauvés qu'à ceux qui les ont trouvés en pleine mer, ou qui les ont tirés de ſon fond; & que, dans l'article précédent, où il eſt queſtion d'effets échoués & trouvés ſur le rivage, il eſt dit ſimplement, qu'à défaut de réclamation dans l'an & jour, ils ſeront partagés entre le Roi & M. l'Amiral, ſans autre déduction que des frais de ſauvement & de juſtice. Il eſt tout ſimple de conclure de-là que l'eſprit de l'Ordonnance eſt, que ceux qui auront ſauvé des effets naufragés, autrement qu'en les trouvant ſur les flots en pleine mer, ou en les tirant de ſon fond, n'en puiſſent prétendre le tiers, & qu'ils doivent ſe contenter des frais de ſauvement dans les autres cas; que les effets aient été rencontrés ſur les greves, & ſauvés ſur le rivage, dans le cours des travaux ordonnés à l'occaſion d'un naufrage connu, ou en toute autre circonſtance. Et cette conſéquence paroît d'autant plus naturelle & mieux fondée, qu'il s'agit là d'une ſimple épave, appellée *varec* en Normandie. Or il eſt décidé par les articles de la Coutume de Normandie, compris ſous le titre de *varec*, que tout ce qui eſt jetté par le flot ſur le rivage de la mer, appartient au Seigneur voiſin du rivage, ſans que ceux qui l'ont trouvé y aient aucune part; &, d'un autre côté, la regle générale, en fait d'épave, eſt que celui qui l'a rencontrée, n'y peut rien prétendre que ſes frais de ſauvement.

Cependant, en matiere d'épave de mer, ce qui comprend, tant ce qui eſt trouvé ſur le rivage, que ce qui peut y être tiré avec le ſecours du flot & de quelque inſtrument, on pourroit dire que le tiers en appartient à ceux qui ont ainſi trouvé & ſauvé des effets naufragés, pourvu néanmoins que cela ſoit arrivé hors le temps d'un travail actuel, ordonné pour ſauver les débris d'un naufrage, & qu'il ne ſe préſente point de réclamateur dans l'an & jour.

Ces raiſons qui appuient cette opinion, les voici. La preſente Ordonnance n'a nullement dérogé aux articles 11 & 12 de l'Ordonnance de 1543, & aux 20 & 21 de celle de 1584, qui, ſans diſtinguer les diverſes manieres de ſauver les effets naufragés, en accordent indifféremment le tiers à ceux qui les ont trouvés & ſauvés, dès qu'il n'eſt queſtion que de l'intérêt du Roi & de l'Amiral. C'eſt auſſi la regle que l'on ſuit en Suede & dans toute la mer Baltique, au rapport de Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 1*, *cap. 7*, *n. 1*; quoique les Loix Rhodiennes, art. 45, n'accordaſſent que le cinquieme à ceux qui avoient ſauvé les effets ſur les flots, & le dixieme à ceux qui ne les avoient ſauvés qu'à la diſtance d'une coudée du rivage, art. 47.

La ſeule différence qu'il y a, à cet égard, entre nos anciennes Ordonnances, modifiées par l'Arrêt d'enrégiſtrement du 10 Mars 1543, & la préſente, eſt

qu'à l'égard des effets sauvés sur les flots, ou tirés du fond de la mer, les propriétaires n'avoient que deux mois pour réclamer les deux tiers qui devoient être déposés ; au lieu que, par la présente Ordonnance, ils ont l'an & jour pour réclamer les effets naufragés, de quelque maniere qu'ils aient été sauvés.

Mais pour ce qui est du gain du tiers, attribué par ces anciennes Ordonnances, à défaut de réclamation, à ceux qui auroient trouvé des effets sur les greves & rivages de la mer, encore un coup, la présente Ordonnance n'y a du tout point dérogé dans le précédent article, qui ne regarde que les effets sauvés à la suite d'un naufrage, par des travaux faits sous les yeux & par les ordres des Officiers de l'Amirauté ; & la preuve en résulte de la disposition des articles 29 & 36 ci-après.

En effet, l'art. 29,, après avoir dit que les choses du crû de la mer, demeureront entiérement à ceux qui les auront tirées du fond de la mer, ou qui les auront pêchées sur les flots, ajoute, &, *s'ils les ont trouvées sur les greves, ils n'en auront que le tiers, &c.*

Voilà donc le tiers de ce qui est trouvé sur les greves, formellement attribué à ceux qui en ont fait la rencontre & le sauvement, lorsqu'il ne s'agit que de l'intérêt du Roi & de l'Amiral. Et qu'on ne dise pas que c'est ici une espece particuliere, puisqu'il est question de choses qui n'ont appartenu à personne, comme étant du crû de la mer ; car la circonstance est tout-à-fait indifférente vis-à-vis du Roi & de l'Amiral. Par rapport à eux en effet, il est absolument égal que les effets n'aient jamais eu de propriétaire, ou qu'ils aient appartenu à quelqu'un, dès qu'ils n'ont pas été réclamés. Ainsi l'article décidant que des choses du crû de la mer, trouvées sur les greves, le tiers en appartient à ceux qui les ont sauvées, il en résulte nécessairement qu'il en doit être de même des choses qui ont appartenu à quelqu'un, & qui n'ont pas été réclamées dans le temps.

Il n'est plus permis, au reste, d'en douter, à la vue de l'article 36, qui, au sujet de l'argent monnoyé, des bagues & autres effets de prix, trouvés sur un cadavre, ordonne qu'à défaut de réclamation dans l'an & jour, le partage en soit fait entre le Roi, l'Amiral, & celui qui aura trouvé le cadavre avec ses effets ; car enfin il s'agit là de choses qui ont appartenu à quelqu'un : au moyen de quoi, l'objection prise de ce que l'article 29 ne parle que de choses qui n'ont appartenu à personne, est sans conséquence à tous égards.

Concluons donc, sans hésiter, ajoutent les partisans de cette opinion, qu'aux termes de notre Ordonnance, plus généreuse en cela que la Coutume de Normandie, le tiers des effets, jettés par la mer sur les greves & rivages, appartient à ceux qui les ont trouvés, lorsqu'ils ne sont pas réclamés dans l'an & jour, & que ce n'est que dans le cas de la réclamation qu'on peut les faire contenter des frais de sauvement, ou lorsqu'ils n'ont sauvé les effets que durant le cours des travaux ordonnés à l'occasion d'un naufrage, parce qu'alors ils ne peuvent pas être de meilleure condition que les autres travailleurs.

Il est vrai, continuent-ils encore, que, dans la pratique ordinaire, ceux qui trouvent des effets à la côte hors le temps d'un naufrage, ne sont payés que de leurs frais de sauvement, tout comme ceux qui, dans un naufrage, sont commandés pour y travailler. Mais, si l'on en use de la sorte, c'est d'un côté, qu'ils aiment mieux être payés de leurs journées pour tout salaire, sans atten-

dre le temps de la réclamation ; & que, d'un autre côté, ne s'agiſſant preſque toujours que de quelques débris de peu de valeur, l'expérience fait voir qu'ils gagnent plus en recevant le ſalaire de leurs journées, que s'ils prenoient le tiers du produit de la vente de ces effets. Mais cela ne décide pas de leur droit; & il n'eſt pas douteux que, s'ils vouloient attendre que le temps de la réclamation fût paſſé, ils ne fuſſent fondés à en prétendre le tiers, au lieu du paiement de la taxe de leurs journées ou marées.

Quelque impoſant que paroiſſe d'abord ce raiſonnement, il n'eſt que ſpécieux néanmoins, & il ne peut tenir contre la combinaiſon ſimple & naturelle de cet article avec le précédent.

En effet, le précédent article, parlant des vaiſſeaux & effets échoués ou trouvés ſur le rivage, veut, en général & ſans diſtinction, qu'ils ſoient partagés entre le Roi & M, l'Amiral, les frais de ſauvement préalablement pris ſur le tout.

Et celui-ci ne contient une exception que par rapport aux effets trouvés en pleine mer, ou tirés de ſon fond, pour en attribuer la troiſieme partie à ceux qui les auront ſauvés de cette maniere.

Ce n'eſt donc qu'à ceux-là que le tiers eſt attribué; &, pour ce qui eſt des effets trouvés ſur le rivage ou près du rivage, il ne revient abſolument à ceux qui les auront trouvés & ſauvés que leur frais de ſauvement.

Il n'y a donc plus à raiſonner après cela ; & il ne falloit point une dérogation plus formelle aux Ordonnances de 1543 & 1584 en cette partie.

Quant à l'argument tiré des articles 29 & 36 ci-après, ce ſont que des exceptions qui ſervent à confirmer la regle pour le ſurplus.

Après tout, l'uſage, qui eſt le meilleur interprete des loix, a toujours été de n'attribuer à ceux qui trouvent des effets échoués ſur le rivage, & qui les ſauvent, que leur frais de ſauvement.

Ce qui autoriſeroit même cet uſage, indépendamment de la loi, ſi elle n'étoit pas auſſi claire qu'elle l'eſt, c'eſt qu'au moyen de l'établiſſement des garde-côtes dans les Amirautés, ou ce ſont eux qui découvrent les premiers les effets qui arrivent à la côte, ou s'ils ſont prévenus par d'autres, ils en ſont informés d'abord, & auſſi-tôt ils font travailler au ſauvement. Or, d'une ou d'autre maniere, il n'échoit que le paiement des journées, au lieu de la délivrance du tiers, parce qu'ils ſont prépoſés par les Officiers de l'Amirauté pour recueillir & mettre en ſûreté tout ce qui vient à la côte.

Ne ſeroit-il pas ridicule, au reſte, que ceux qui trouveroient ainſi des effets ſur le rivage, & qui les ſauveroient ſans aucun riſque, comme ſans grand travail, fuſſent auſſi favoriſés que ceux qui, avec des riſques & beaucoup plus de dépenſe, les ſauveroient ſur les flots en pleine mer, où les tireroient de ſon fond ?

Enfin ce qui eſt trouvé ſur le rivage ou ailleurs n'eſt qu'une épave ; & la regle eſt, en fait d'épave, comme il a été obſervé, que celui qui la trouve, ne peut prétendre que les frais par lui faits pour la ſauver. Cette regle, confirmée encore par le Réglement du 23 Août 1739, art. 3, tit. des bris & naufrages, ne ſouffre d'exception que dans les cas exprimés, tant par cet art. 27, que dans les 29 & 36 ci-après. Il faut donc néceſſairement s'en tenir là.

En cas de naufrage avec ſubmerſion totale, de maniere qu'il n'en reſte

aucun veſtige permanent ſur la ſurface des eaux, il y a la Déclaration du Roi, du 15 Juin 1735, dont les diſpoſitions ont été rapportées ſur l'article 24 ci-deſſus. Le temps de la réclamation y eſt réduit à deux ou ſix mois ; & le produit des effets ſauvés eſt abandonné à ceux qui les ont retirés du fond de la mer, ayant obtenu la permiſſion d'y faire travailler, ſauf le dixieme au profit du Roi, & un autre dixieme en faveur de M. l'Amiral.

ARTICLE XXVIII.

LES ancres tirées du fond de la mer, qui ne ſeront point réclamées dans deux mois, après la déclaration qui en aura été fait, appartiendront entiérement à ceux qui les auront pêchées.

CEt article contient une nouvelle exception, bien plus avantageuſe encore que celle de l'article précédent, pour ceux qui tirent des effets du fond de la mer, puiſque, ſi ce ſont des ancres, il n'y a que deux mois pour leur réclamation, & qu'à défaut de réclamation, elles appartiennent en entier à ceux qui les ont pêchées, le Roi ayant bien voulu renoncer à ſon droit & à celui de M. l'Amiral en cette partie.

La raiſon de l'une & de l'autre de ces diſpoſitions eſt, qu'il importe extrêmement à la ſûreté de la navigation qu'il ne reſte point d'ancres dans les rades, à cauſe des avaries & des dommages conſidérables qu'elles pourroient faire aux navires, ſoit aux corps des bâtimens, ſoit à leurs cables, ſoit aux filets de pêche.

Pour prévenir ces inconvéniens, il étoit naturel, d'un côté, de rendre les propriétaires, & les capitaines ou maîtres de navires, attentifs à faire pêcher les ancres qu'ils ſeroient forcés, par la tempête ou par quelque autre incident, de laiſſer ou abandonner, ſoit en coupant leurs cables, ſoit en les filant par bout, s'ils ne vouloient pas s'expoſer à les perdre ; &, d'un autre côté, d'inviter, par l'attrait du gain, ceux qui rencontreroient des ancres dans les rades ou le long des côtes, à les pêcher, & c'eſt à quoi il a été pourvu, par cet article, de la maniere la plus convenable, en bornant le temps de la réclamation à deux mois, & en attribuant, après ce temps, la totalité de l'ancre à celui qui l'aura pêchée.

Comme l'article 2 du titre précédent enjoint aux maîtres & capitaines de navire qui ſeront obligés d'abandonner leurs ancres dans les rades, d'y mettre des hoirins, bouées ou gaviteaux, *à peine de perte de leurs ancres, qui appartiendront à ceux qui les auront pêchées, & d'amende arbitraire*, on pourroit penſer que celui ci n'a d'application qu'aux ancres auxquelles il aura été laiſſé une marque pour les faire reconnoître ; c'eſt-à-dire, qu'il n'admet la réclamation pendant deux mois, qu'en faveur des capitaines qui auront mis ſur leurs ancres *des hoirins, bouées ou gaviteaux*, & qu'à l'égard des autres, leuts ancres doivent être perdues ſans retour.

Cependant nous ne l'avons jamais entendu de la ſorte, & nous avons toujours tenu, au contraire, que cet article ne pouvoit regarder que les ancres

laiſſées

laiſſées ſans bouées dans les rades, par la raiſon qu'il a perpétuellement été défendu aux maîtres de barques ou autres bâtimens de lever celles qui ſeroient trouvées ayant les marques preſcrites : défenſes qui ont été renouvellées encore depuis peu par Réglement de cette Amirauté du 25 Mai 1751, art. 3 & 4.

Ces défenſes ſont fondées ſur ce que rien n'eſt plus juſte que de laiſſer aux maîtres ou capitaines de navire, la faculté de retirer leurs ancres, que le danger où ils ſe ſont trouvés les a obligés d'abandonner en coupant leurs cables, les filant par bout, non ſeulement afin de leur éviter par-là la perte du tiers de leurs ancres, ſi elles étoient pêchées par d'autres, mais encore, ce qui eſt d'une toute autre conſéquence, pour ne pas retarder quelquefois leur départ ou la continuation de leur voyage; car, comme le dit fort bien l'article 45 des Jugemens d'Oleron, *tel a laiſſé ſon ancre au matin, qui ſe pourra recouvrer au ſoir.*

Or, ſans ces défenſes, il ſeroit difficile qu'un capitaine de navire pût recouvrer ſes ancres promptement & à peu de frais; ou plutôt il ſeroit comme impoſſible qu'il ne fût pas prévenu par les pilotes lamaneurs, les pêcheurs, les maîtres de traverſiers, d'alleges ou autres bâtimens qui paſſent continuellement dans les rades, ſans compter qu'il pourroit y en avoir qui ſe fuſſent apperçus de la manœuvre qu'il auroit été obligé de faire en abandonnant ſes ancres.

A la faveur de ces mêmes défenſes, il eſt arrivé que tel capitaine de navire prêt à partir, ayant été forcé de quitter ſes ancres, & les ayant enſuite recouvrées auſſi-tôt après le danger paſſé, n'a eſſuyé qu'un retardement de vingt-quatre heures ou environ, tandis que ſi ſes ancres euſſent été pêchées par d'autres, ſon départ auroit été différé de huit jours au moins, même de quinze & plus, ſuivant les circonſtances, ou qu'il auroit été obligé de ſe pourvoir d'autres ancres.

C'eſt par toutes ces conſidérations que les Officiers de l'Amirauté ſe ſont toujours fait un devoir de tenir la main à l'exécution de ces défenſes pour l'intérêt de la navigation; & qu'ils ont pris auſſi d'autres précautions, tant pour réprimer les autres abus réſultans de la pêche des ancres, que pour faire ceſſer les conteſtations qui naiſſoient fréquemment à ce ſujet, comme on le verra dans la ſuite.

Mais, pour ſe borner actuellement au ſens de cet article, il eſt évident qu'il ne peut s'entendre des ancres trouvées avec leurs bouées, au moyen des défenſes faites aux maitres de barques & autres bâtimens, de les lever dans cet état, à peine de reſtitution des ancres, ſans eſpérance de rétribution pour droit de ſauvement, & de 100 liv. d'amende. D'où il s'enſuit qu'il faut en faire l'application aux ancres trouvées ſans bouées dans les rades, & qu'ainſi c'eſt aux propriétaires de ces ancres qu'il eſt permis d'en faire la réclamation dans les deux mois; mais après ce temps elles ſont perdues pour eux ſans retour.

Il eſt vrai, comme il a été obſervé ci-deſſus, que l'art. 2 du tit. précédent enjoint aux maîtres & capitaines, qui ſont forcés de laiſſer leurs ancres, d'y mettre des bouées, à peine de perdre leurs ancres, qui appartiendront à ceux qui les auront pêchées; mais auſſi il ſuppoſe qu'ils l'ont pu & qu'ils ne l'ont pas voulu, puiſqu'il les aſſujettit en même temps à une amende arbitraire : peine qui ne peut être que la ſuite d'une prévarication ou d'un manquement volontaire.

Or, cette ſuppoſition n'étant rien moins que naturelle, par l'intérêt preſſant

qu'à tout capitaine de recouvrer ses ancres promptement & par lui-même, ne fût-ce que pour se garantir de payer le tiers de leur valeur à ceux qui les auront sauvées, il faudroit le convaincre de prévarication, c'est-à-dire, de n'avoir pas voulu mettre des bouées sur ses ancres, le pouvant facilement, pour l'exclure du droit de réclamer. Car enfin la présomption est toute en sa faveur, que le même danger qui l'a obligé d'abandonner ses ancres, ne lui a pas permis d'y mettre des bouées. Et où trouver des preuves capables de détruire cette présomption ? Comment même prouver qu'il n'y avoit pas de bouées sur les ancres ? S'en rapporteroit-on à la déclaration intéressée de ceux qui auroient trouvé les ancres, après y avoir été si souvent trompé ?

Si l'on oppose que cela n'arriveroit pas si les capitaines ou maîtres, aussi-tôt après qu'ils ont jetté l'ancre dans une rade, y mettoient une bouée ; la réponse est que cela n'a jamais été d'usage, & qu'il n'y a aucune loi qui les y oblige. Ce n'est en effet que dans les ports qu'il leur est enjoint expressément d'attacher une bouée à chaque ancre, à peine de cinquante livres d'amende, & de reparer tout le dommage qui en arrivera, aux termes de l'art. 5, tit. premier ci-dessus, relatif à l'art. 15 des Jugemens d'Oleron, & aux articles 28 & 51 de l'Ordonnance de Wisbuy.

Dans les rades, c'est autre chose ; & le même art. 2 du tit. précédent, en est une preuve, puisqu'il n'enjoint aux capitaines de mettre des bouées sur leurs ancres, que lorsque la tempête les oblige de les abandonner. La raison de différence au reste est sensible : c'est que dans les rades il y a toujours assez d'eau pour qu'un petit bâtiment puisse passer sur une ancre sans y toucher, & qu'à l'égard des gros navires, c'est à ceux qui les conduisent à éviter les autres gros navires qu'ils rencontrent, pour ne pas être incommodés de leurs ancres, dont ils ne peuvent ignorer la position. Au lieu que dans un port, où le terrein demeure à découvert à toutes les marées basses, & où par conséquent il ne peut y avoir au-dessus des ancres que quelques pieds d'eau aux marées hautes, tous les bâtimens qui passeroient sur les ancres en seroient incommodés, s'ils n'étoient avertis par des bouées de les éviter.

Delà il faut donc conclure que l'article 2 du titre précédent, ne doit être pris à la lettre pour la perte absolue des ancres trouvées sans bouées, & pêchées, que lorsqu'elles sont rencontrées dans des ports ou havres ; & qu'à l'égard des ancres trouvées sans bouées dans les rades, la réclamation en doit être admise dans les deux mois, en conformité du présent article, s'il n'y a preuve positive que le capitaine a manqué d'y mettre des bouées, ayant toute liberté de le faire lorsqu'il les a abandonnées.

Il reste à prévenir une objection que l'on pourroit faire au sujet des défenses de lever les ancres dans les rades lorsqu'elles sont marquées par des bouées ; & cette objection est qu'au moyen de ces défenses, des ancres pouvant rester trop long-temps sans être relevées, c'est donner lieu aux inconvéniens que le present article a eu intention d'éviter, en excitant, par l'attrait du gain, ceux qui rencontrent des ancres, à les enlever.

A quoi l'on répond, en premier lieu, que tout capitaine qui se trouve forcé de laisser ses ancres, est extrêmement attentif à les recouvrer le plutôt qu'il se peut, par le pressant besoin qu'il en a ; qu'il y ait mis des bouées ou non ; & que lorsqu'elles ont effectivement des bouées, il est rare qu'il ne

les rencontre pas promptement. En fecond lieu, que s'il arrivoit qu'un capitaine fût affez négligent pour ne pas faire la recherche de fes ancres en temps convenable, il y feroit pourvu par les Officiers de l'Amirauté, relativement à l'article 4 du Réglement du 25 Mai 1751, dont il a déjà été parlé : au moyen de quoi les défenfes dont il s'agit font de toute juftice, fans être fujettes à aucun inconvénient.

La feule omiffion qui ait été faite dans ce Réglement, eft de n'avoir pas fixé le temps dans lequel les capitaines feroient tenus d'aller à la recouffe de leurs ancres, faute de quoi il feroit permis à quiconque de les relever; mais cette omiffion-là même a été faite à deffein, & il a paru convenable que les Juges fe réfervaffent la liberté d'en décider fuivant les circonftances.

Ce n'eft donc qu'avec la permiffion des Juges que les maîtres de barques & d'autres bâtimens peuvent licitement relever les ancres trouvées dans les rades avec des bouées ; & alors il en eft pour le droit de les réclamer, comme de celles qui ont été laiffées fans bouées, c'eft-à-dire, que les propriétaires des unes & des autres ont également deux mois pour en faire la réclamation, à compter du jour de la déclaration qui en aura été faite au greffe de l'Amirauté ; laquelle déclaration eft fans frais, de même que toute autre concernant les effets naufragés & les épaves de mer.

La réclamation fe trouvant bien fondée, ce qui gît en preuve, elle n'a lieu qu'à la charge du paiement du tiers de la valeur de l'ancre à ceux qui l'ont fauvée, Notre article ne le dit pas, à la vérité, mais c'eft une conféquence néceffaire de l'article précédent, puifqu'il s'agit d'un objet tiré du fond de la mer. Et s'il n'y a pas de réclamation dans les deux mois, l'ancre appartient alors entiérement à ceux qui l'ont pêchée ; & cela fans retour) ce délai ayant toujours été jugé fatal contre les propriétaires) de même que fans partage avec le Roi & l'Amiral, Sa Majefté, par une grace fpéciale, ayant bien voulu déroger à fon droit en cette partie, contre la difpofition de l'art. 45 des Jugemens d'Oleron.

La regle eft que ceux qui ont perdu leurs ancres en faffent leur déclaration au greffe de l'Amirauté, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, en même temps qu'ils font leur rapport, puifque c'eft une avarie qu'ils ont fouffert. Cela eft même d'autant plus intéreffant pour eux que cette précaution les met fur la voie de fuivre plus promptement leurs ancres & de les réclamer avec moins de difficultés à effuyer. Et parce que les difficultés augmentent ou diminuent fuivant que les déclarations font plus ou moins circonftanciées, il a été ordonné par l'art. premier du Réglement déjà cité du 25 Mai 1751, que les déclarations qui feront faites par les maîtres & capitaines de navires, au fujet des ancres qu'ils auront été obligés de laiffer ou d'abandonner dans les rades & fur les côtes de ce département, feront mention du lieu où les ancres auront été abandonnées; s'il y a été mis des bouées avec hoirins ou non ; fi le cable y a été laiffé en entier ou en partie feulement, avec indication de fa groffeur & de fa longueur, de même que des autres marques capables de faire reconnoître l'ancre.

De leur côté, les lamaneurs, maîtres de traverfiers, d'alleges & autres bâtimens, qui ont trouvé & levé des ancres, font auffi tenus d'en faire leur déclaration au greffe de l'Amirauté, aux termes de cet article, & cela dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, relativement à la difpofition de l'article

15 du tit. 3, concernant les pilotes lamaneurs, & encore par argument de l'article 19 ci-dessus, & sous les peines y portées; c'est-à-dire, d'être punis comme receleurs, conformément à l'art. 45 des Jugemens d'Oleron. A quoi l'article 2 du même Réglement de 1751 a ajouté la privation de tout droit de sauvement, & cinquante livres d'amende; en leur enjoignant au surplus d'indiquer dans leur déclaration le poids & la marque de l'ancre, la qualité, la longueur & la grosseur de son cable, & dans qu'elles circonstances ils l'auront pêchée.

Ce n'est pas tout: comme il y avoit des plaintes fréquentes que les maîtres de traversiers & autres bâtimens, en vue d'empêcher la réclamation des ancres qu'ils avoient pêchées, les avoient portées dans les ports obliques de leur demeure, les tenans dans des lieux peu fréquentés; qu'il y en avoit même qui les avoient portées hors l'étendue de la Jurisdiction, & dans des lieux inhabités; d'où il est arrivé que des propriétaires & maîtres de navires, malgré toutes leurs recherches & perquisitions, n'avoient pu découvrir leurs ancres pour les réclamer dans le temps. Pour remédier à d'aussi grands abus, il a été enjoint à ces maîtres de barques, par le même article 2, & sous les mêmes peines, d'apporter sans délai, dans le port de cette Ville, les ancres qu'ils auroient pêchées avec leurs cables, & de les déposer dans l'endtoit indiqué par l'article 5; avec défenses de les porter ailleurs, à peine, pour la premiere fois, de payer le double de la valeur de l'ancre & du cable, & de 100 liv. d'amende, applicable moitié au dénonciateur; pour la seconde fois, du double de l'amende applicable de la même maniere, & de plus grande peine selon l'exigence des cas.

Et parce que les maîtres des bâtimens des ports obliques se seroient trouvés par cet arrangement de pire condition que ceux du port de cette Ville, s'il n'eût été pourvu à leur dédommagement, il a été ordonné par l'art. 6, qu'outre & par-dessus le tiers à eux acquis de la valeur des ancres & de leurs cables, il leur seroit payé par les réclamateurs la somme qui seroit réglée par les Officiers de l'Amirauté, pour les frais de leur voyage en ce port, pour apporter & déposer lesdites ancres: au moyen de quoi l'ordre a été pleinement rétabli, & toute justice observée à cet égard.

La réclamation des ancres se fait par requête, de même que de tous les autres effets naufragés, & des épaves; & la seule différence qu'il y ait à ce sujet, est qu'il n'y a que deux mois pour réclamer les ancres. Du reste la réclamation doit être soutenue de preuves dans cette occasion comme en toute autre; & c'est à ceux qui ont trouvé les ancres, à discuter les preuves, comme ayant seuls intétêt à la chose; à l'effet de quoi la requête leur est communiquée pour avoir leur réponse; & ce n'est pas le cas de la communiquer, comme il se pratique dans les autres occasions, au receveur de M. l'Amiral & au trésorier des invalides, attendu qu'ils n'y ont aucun intérêt, que la réclamation soit fondée ou non.

Lorsque la déclaration de la perte de l'ancre est bien circonstanciée, & qu'elle a été faite avant le sauvement, il ne faut rien de plus si le cable a été filé par bout; en tout cas, toute difficulté est levée au moyen de l'attestation de deux personnes dignes de foi, ou de l'affirmation de l'armateur & du capitaine. Si le cable a été coupé, la preuve se fait par un témoin muet, c'est-à-dire, en comparant le bout du cable resté dans le navire, avec celui resté à l'ancre.

Dans ce dernier cas, ſi cette preuve par comparaiſon des deux bouts du cable ne pouvoit ſe faire dans le temps, parce que le navire auroit été jetté par la tempête ſur d'autres parages, ou parce qu'il auroit été forcé de faire route, comme il eſt arrivé quelquefois, & que les autres preuves qui pourroient être offertes par le réclamateur ne fuſſent pas ſuffiſantes, il échoiroit alors de ſurſeoir pendant un temps compétent pour le rapport des preuves; bien entendu néanmoins que la requête en réclamation eût été préſentée dans les deux mois après la déclaration; ſans quoi il y auroit fin de non-recevoir abſolument, & l'ancre ſeroit adjugée en entier à celui qui l'auroit pêchée, avec pleine faculté d'en diſpoſer. Cela s'ordonne ſans héſiter, ſur une ſimple requête préſentée à cette fin auſſi-tôt que les deux mois ſont écoulés.

REGLEMENT DE L'AMIRAUTÉ DE LA ROCHELLE,

Pour la Pêche des Ancres.

Du 25 Mai 1751.

DE PAR LE ROI.

LOUIS-JEAN-MARIE DE BOURBON, DUC DE PENTHIEVRE, de Châteauvillain & de Rembouillet, Gouverneur & Lieutenant-Général pour le Roi en ſa province de Bretagne, Pair & Amiral de France : à tous ceux qui ces préſentes Lettres verront, Salut. Savoir faiſons que,

SUR la remontrance à nous faite par le Procureur du Roi, que très-ſouvent il ſurvient des conteſtations entre les propriétaires ou les maîtres de navires, & les maîtres de traverſiers, chaloupes, filadieres & autres bâtimens qui navigent ou font leur pêche le long des côtes de l'étendue de notre département, au ſujet des ancres qui ſont tirées du fond de la mer; qu'il eſt arrivé que des ancres laiſſées dans les rades par des maîtres de bâtimens, forcés de couper leurs cables ou de les filer par bout, ne ſe ſont plus trouvées, malgré la précaution priſe par ces maîtres de laiſſer ſur leur ancres des bouées ou gaviteaux avec leurs hoirins, & leur diligence à les envoyer pêcher, après en avoir fait leur déclaration à notre Greffe, parce qu'elles avoient été pêchées & enlevées par des maîtres de traverſiers, alleges ou filadieres, qui quelquefois s'étant apperçus des manœuvres qui avoient obligé les capitaines d'abandonner leurs ancres, pouvoient d'autant plus aiſément les prévenir qu'ils étoient encore guidés par les bouées qu'ils diſoient en ſuite n'avoir point trouvé; qu'il eſt arrivé auſſi, que de ceux qui ont pêché des ancres, les uns n'en ont point fait de déclaration & ſe les ſont appropriés, d'autres les ont emportés dans les lieux & ports de leur demeure, les tenans dans des endroits peu fréquentés, attendant avec impatience que les deux mois fuſſent écoulés, pour demander qu'elles leur fuſſent adjugées: que ce dernier abus s'eſt tellement multiplié, que le Procureur du Roi eſt informé que des maîtres de traverſiers & autres pêcheurs de ports obliques & iſles adjacentes de ce département, qui ont pêché des ancres ſans diſtinction, ſi elles étoient marquées ou non par des bouées & gaviteaux, non contens de les emporter dans le lieu de leur demeure & de les dépoſer devant leurs maiſons ou en d'autres endroits écartés, les ont même portés hors de l'étendue de notre Juriſdiction, à l'Éguillon & dans les lieux inhabités, & plus ſouvent ſans

en faire de déclaration, de peur qu'elles ne fussent réclamées, ne trouvant pas que le tiers de leur valeur fût un dédommagement suffisant pour eux ; que par ce manege, les recherches que font les propriétaires & maîtres des navires dont les ancres ont été abandonnées devenant d'ordinaire inutiles par l'incertitude des lieux où elles ont été portées, les négocians armateurs ne sont que trop fondés à se plaindre de la contravention de ces pêcheurs & maîtres de barques à l'esprit de l'Ordonnance ; qu'il leur est arrivé plusieurs fois d'avoir fait faire les perquisitions les plus exactes de leurs ancres perdues, sans avoir pu les découvrir, & qu'ils avoient eu ensuite le désagrément d'apprendre au bout de deux ou trois mois, que des pêcheurs en avoient obtenu la délivrance & en avoient disposé ; que la police & le bon ordre exigeoient qu'il fût remédié à des abus que la cupidité & l'impunité ne pourroienr qu'augmenter de jour en jour, pourquoi il requéroit qu'il y fût par nous statué, & pourvu par un Réglement qui, en fixant la maniere de pêcher les ancres, ordonnât que le dépôt de celles qui seroient tirées du fond de la mer, dans les rades & l'étendue de ce département, fût fait à l'avenir dans un lieu public, fréquenté journellement, & où chacun pourroit facilement reconnoître son ancre perdue, afin qu'en prévenant par-là les inconvéniens & les discussions, tout puisse se passer à cet égard dans l'ordre & dans les regles, à la satisfaction, tant de celui qui perd son ancre que de celui qui la trouve.

Sur quoi nous avons audit Procureur du Roi, donné acte de sa remontrance, & après en avoir délibéré relativement à différentes sentences rendues en ce Siege, conformément à l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681. Nous avons ordonné provisionnellement ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les maîtres & capitaines de navires qui seront obligés de laisser ou abandonner leurs ancres dans les rades & sur les côtes de notre département, seronr tenus d'en faire leur déclaration circonstanciée à notre greffe dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, contenant le lieu où l'ancre aura été laissée & abandonnée, s'ils y ont mis une bouée avec l'hoirin ou non, s'ils y ont laissé le cable entier ou une partie seulement, sa grosseur, sa longueur & les marques qui peuvent faire distinguer leur ancre.

II. Tous maîtres de traversiers, alleges, filadieres ou autres bâtimens & navires sans distinction, qui auront tiré des ancres du fond de la mer ou le long des côtes, seront tenus de les apporter avec leurs cables, sans délai, en cette Ville, & d'en faire pareillement leur déclaration à notre Greffe dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, laquelle déclaration contiendra le poids & la marque de l'ancre, la qualité, la longueur & la grosseur du cable qu'ils y auront trouvé, & dans quelles circonstances ils l'auront pêchée & tirée du fond de la mer, à peine contre les contrevenans, de la restitution de l'ancre, sans répétition de leurs droits de sauvement, & de cinquante livres d'amende.

III. Défendons sous les mêmes peines à tous lesdits maîtres de traversiers, filadieres & autres bâtimens, de toucher aux ancres qui auront une bouée ou gaviteau, ni de s'immiscer à les tirer du fond de la mer; comme aussi d'enlever les bouées, d'en séparer ou couper les hoirins sur peine de répondre de la perte des ancres, & de cent livres d'amende.

IV. Leur faisons pareillement défenses, lorsqu'en draguant ou par quelqu'autre manœuvre, ils trouveront dans le fond de la mer ou sur les côtes, une ancre, à laquelle sera attachée une bouée par un hoirin qui ne paroîtroit plus cependant, par envasement ou entortillement de l'hoirin, de lever ladite ancre; leur enjoignons au contraire de remettre la bouée à flot, & d'en faire leur déclaration à notre Greffe dans les vingt-quatre heures, sauf après leur déclaration à être pourvus par nous au sauvement & pêche de ladite ancre.

V. Ordonnons que les ancres qui seront apportées en cette Ville, conformément à l'article 2 ci-dessus, seront déposées avec leurs cables sur la greve joignant l'ancien éperon proche le havre de cette Ville, entre la tour de la chaîne & la tonr de la lanterne, lieu qui nous a été indiqué par les principaux Négocians & Armateurs, comme étant le plus propre, le plus commode & le plus fréquenté par les maîtres & capitaines de navires ; en conséquence avons fait défenses à tous maîtres de traversiers & tous autres qui auront tiré lesdites ancres de la mer, de les porter & exposer en aucuns autres lieux, places, greves ou rues, à peine contre les contrevenans, pour la premiere fois, de payer le double de la valeur de l'ancre & cable qu'ils auront aussi porté ailleurs, cachés ou détournés, par forme de dommages & intérêts, & de cent livres d'amende applicable, moitié au dénonciateur ; pour la seconde fois, du double de l'amende, aussi applicable, moitié au dénonciateur, & de plus grande peine, selon l'exigence des cas.

VI. Indépendamment du tiers, attribué par

l'Ordonnance de la Marine, la valeur des ancres ſauvées, à ceux qui les tireront & pêcheront du fond de la mer, ſans dol & ſans fraude, & avec l'obſervation des regles ci-deſſus preſcrites : il ſera encore alloué aux maîtres, qui ne ſont pas de ce port, leurs frais de voyage en cette Ville, pour dépoſer & expoſer leſdites ancres, ſuivant qu'ils ſeront par nous taxés ; leſquels frais ſeront auſſi payés par les réclamateurs, qui, après avoir reconnu leſdites ancres, ſe trouveront fondés à en demander & obtenir la main-levée & délivrance, à la maniere accoutumée, dans les temps porté par ladite Ordonnance, laquelle ſera au ſurplus exécutée ſelon ſa forme & teneur. Et afin que notre préſent Réglement ſoit rendu notoire, avons permis audit Procureur du Roi, de le faire imprimer, lire, publier & afficher par-tout où beſoin ſera, ce qui ſera exécuté nonobſtant oppoſitions ou appellations quelconques, comme Ordonnance de Police. Fait & donné pas Nous LOUIS-THEODORE BERAUDIN, Ecuyer, Conſeiller du Roi, Lieutenant, Juge ordinaire, civil & criminel, Commiſſaire, Enquêteur & Examinateur & Garde-Scel au Siege de l'Amirauté de la ville de la Rochelle, de l'avis de Me. Pierre Jean-Baptiſte Griffon, Conſeiller du Roi en ce Siege, le vingt-cinq Mai 1751. *Signé à la minute*, BERAUDIN, GRIFFON, VALIN, Procureur du Roi, & BOUTET, Greffier.

ARTICLE XXIX.

LES choſes du crû de la mer, comme ambre, corail, poiſſons à lard, & autres ſemblables qui n'auront appartenu a perſonne, demeureront auſſi entiérement à ceux qui les auront tirées du fond de la mer, ou pêchées ſur les flots ; & s'ils les ont trouvées ſur les greves, ils n'en auront que le tiers, & les deux autres ſeront partagés entre nous, ou ceux à qui nous aurons donné notre droit, & l'Amiral.

PAR la raiſon qu'il s'agit dans cet article de choſes réputées n'avoir appartenu à perſonne, il n'y eſt point parlé de leur réclamation. Cependant ſi elles avoient réellement appartenu à quelqu'un, pour les avoir pêchées & enſuite perdues, il n'eſt pas douteux que, moyennant la preuve du fait, elles ne fuſſent ſujettes à être réclamées ; & cela dans l'an & jour, relativement aux articles 26 & 27 ci deſſus, pour valoir la réclamation juſqu'à concurrence des deux tiers ſeulement, l'autre tiers demeurant néceſſairement acquis à ceux qui les auroient tirées du fond de la mer ou pêchées ſur les flots.

Et parce qu'il ſe peut que ces choſes aient effectivement appartenu à quelqu'un, il eſt de la regle, & d'ailleurs le bon ordre l'exige, que la déclaration en ſoit faite au greffe de l'Amirauté dans les vingt-quatre heures, comme il a été obſervé *ſuprà*, art. 20.

Si ces mêmes choſes ont été trouvées ſur les greves, la déclaration eſt d'autant plus indiſpenſable, que celui qui les a trouvées ne peut y prétendre que le tiers, les deux autres tiers étant dévolus au Roi & à M. l'Amiral. Auſſi, l'article 20 eſt-il précis pour la déclaration dans les vingt-qnatre heures, auſſi-bien par rapport aux choſes du crû de la mer, qu'au ſujet de tous autres effets trouvés ſur le rivage.

Dans ce dernier cas, s'il ſe préſente un réclamateur dans l'an & jour, & que ſa réclamation ſoit bien fondée, il ne ſera plus queſtion du partage ordonné

par cet article, & les chofes feront réglées par la difpofition de l'article 24, c'eft-à-dire, que le tout fera rendu au propriétaire ou la valeur, à la déduction fimplement des frais de fauvement & de Juftice. Mais alors il faut communiquer la requête en réclamation au receveur de M. l'Amiral & au tréforier des invalides, comme ayant les droits cédés du Roi.

Je dis ou *la valeur*, parce que dans l'incertitude fi ces chofes ont véritablement appartenu à quelqu'un ou non, ou plutôt la préfomption étant naturelle qu'elles n'ont appartenu à perfonne, il ne conviendroit pas de garder pendant un an celles qui pourroient effectivement être confervées, fans les vendre, ni d'en dépofer auffi le produit, dès qu'il ne fe préfentera pas de réclamateur, avant le partage du produit de fes effets entre le Roi, M. l'Amiral, & celui qui les aura fauvés; rien n'empêchera qu'il ne fe faffe provifionnellement, fauf le rapport à faire en cas de réclamation. De même, fi ces chofes ont été trouvées fur les flots, ou tirées du fond de la mer, rien ne doit empêcher qu'elles ne foient délivrées à celui qui les aura ainfi fauvées, après en avoir toutefois fait faire l'eftimation, à l'effet qu'en cas de réclamation les deux tiers de cette eftimation feroient rendus au réclamateur, à la déduction des frais de Juftice en entier, relativement à l'article 27.

Dans le cas du partage ordonné par cet article, il eft entendu que ce n'eft qu'après les frais de Juftice prélevés fur le tout; de forte qu'il n'y a de partage à faire, par tiers, que de ce qui refte net, fans déduction toutefois des frais de fauvement; parce qu'ils font confondus dans le tiers que prend celui qui a trouvé ces effets, de même que dans le cas de l'art. 27.

L'article 34 des Jugemens d'Oleron, parlant des chofes qui ne furent à perfonne, comme pierres précieufes, poiffons & herbes marines, les attribue en entier à ceux qui les auront trouvées en la mer ou fur le rivage, conformément au Droit Romain.

Par rapport aux poiffons à lard, l'art. 44 les donne auffi à ceux qui les auront trouvés en pleine mer, s'il n'y a pourfuite, c'eft-à-dire, réclamation. Et à l'égard de ceux qui feront trouvés fur le rivage, l'article 37 veut qu'on ait égard à la Coutume du pays, pour régler la part qu'y doit avoir le Seigneur. Ce qui fe rapporte à la province de Normandie.

Les poiffons à lard font les baleines, les veaux-marins, les marfouins, les thons, les fouffleurs, & autres poiffons qui ont beaucoup de graiffe propre à fondre pour en tirer de l'huile. Cleirac, fur l'art. 38 des Jugemens d'Oleron, n. 2, page 136. C'eft auffi la difpofition de l'article 2, tit. 7, liv. 5 ci-après.

Tels font les poiffons qui, trouvés fur le rivage de la mer, doivent être partagés conformément au préfent article, fauf le droit de varech en Normandie, *infrà*, art. 42; quoique de droit ils appartiennent au Souverain, fuivant Selden, *de dominio maris*, *lib. 1*, *cap.* 24, *fol. 178*. Pour ce qui eft des poiffons royaux, qui font les dauphins, les efturgeons, les faumons & les truites, l'article premier du même titre 7 déclare qu'ils appartiennent au Roi, étant trouvés échoués fur le bord de la mer, en payant les falaires de ceux qui les auront rencontrés & mis en lieu de fûreté. Mais, parce que l'article 3 déclare auffi que lorfque les poiffons, tant royaux qu'à lard, auront été pris en pleine mer, ils appartiendront à ceux qui les auront pêchés, fans en payer aucun

aucun droit à cette occasion à qui que ce soit, jamais dans cette Amirauté il ne s'est présenté de cas pour y appliquer la disposition de l'article premier, concernant les poissons royaux. Il s'est toujours trouvé; c'est-à-dire, qu'on a toujours supposé qu'ils avoient été pris en pleine mer; il a fallu en passer par-là, à défaut de preuve contraire.

On comprend par la regle, *exceptio firmat regulam in cæteris*, qui est la même que celle-ci, *qui negat de uno affirmat de altero*; on comprend, dis-je, que tous poissons, autres que les royaux & ceux à lard, trouvés échoués sur les côtes, appartiennent de plein droit & sans partage, à ceux qui les trouvent; puisqu'il n'y auroit que le Roi, comme Souverain du rivage de la mer, qui pourroit y prendre part, pour la partager avec l'Amiral, & que le Roi a bien voulu renoncer à son droit d'épave en cette partie. Mais il faut excepter la province de Normandie à cause du droit de varech qui s'étend à tout ce qui est trouvé sur le rivage, & par conséquent à tous les poissons, sauf les poissons royaux.

ARTICLE XXX.

FAisons défenses à tous Seigneurs particuliers & Officiers de Guerre ou de Justice, de prendre aucune connoissance des bris & échouemens, & de s'en attribuer aucuns droits, à cause de leurs terres, offices ou commissions, & d'y troubler les Officiers de l'Amirauté, à peine de privation de leurs fiefs, offices & emplois; & à tous soldats & cavaliers de courir aux naufrages, à peine de la vie.

LE droit de bris & naufrage ou échouement, & d'épave de mer, ayant été déclaré royal, il étoit de la suite de faire défenses aux Seigneurs, & aux Officiers de Guerre & de Justice, & à toutes autres personnes de prendre aucune connoissance des bris & échouemens, des naufrages & des épaves de mer, de s'attribuer aucuns droits à ce sujet, à cause de leurs terres, Offices ou commissions, & d'y troubler les Officiers de l'Amirauté.

Ces défenses étoient même d'autant plus naturelles & nécessaires, que les Seigneurs ne s'étoient si long-temps maintenus dans l'usurpation de ces droits régaliens, qu'à la faveur de leurs Justices, leurs Juges étant en possession de connoître comme Juges ordinaires, non seulement des bris & naufrages, mais encore de toutes autres causes maritimes, avant que l'attribution en eût spécialement été faite aux Officiers de l'Amirauté, comme il a été observé sur l'article 26 ci-dessus.

Aussi dès que les circonstances permirent au Gouvernement de prendre des mesures efficaces pour faire rentrer la Souveraineté dans la pleine jouissance de ses droits, des défenses pareilles à celles portées par cet article, ne tarderent-elles pas à paroître, comme on le peut voir dans l'Ordonnance de 1629, art. 450 & 451, & dans les divers Arrêts du Conseil intervenus en con-

séquence, cités sur l'art. 13 du tit. de l'Amiral, auxquels on peut joindre celui du 11 Mai 1673, rendu contre le Maire de Boulogne & le Seigneur de Busca, Capitaine garde-côtes, & celui du 4 Octobre 1707, rendu contre les Officiers de la Seigneurie d'Usa, à l'occasion d'un naufrage arrivé près de Bayonne.

De sorte que tout ce que le présent article a fait de plus, ç'a été d'ajouter aux peines prononcées auparavant contre les réfractaires, celle de la privation *de leurs fiefs, offices & emplois ;* ce qui étoit le plus sûr moyen de se faire obéir.

Pour ce qui est des défenses faites en même-temps *aux soldats & cavaliers de courir aux naufrages, à peine de la vie*, elles sont tirées ou imitées de la loi 7, *ff. de incendio, ruinâ nauf* qui les étendoit pareillement aux esclaves du Prince, en ces termes : *sed nec intervenire naufragiis colligendis, aut militem, aut privatum, aut libertum, servum-ve Principis, placere sibi ait Senatus.*

La moitié de ces défenses est aisé à pénétrer ; c'est pourquoi je doute que pour faire subir aux soldats trouvés sans ordre aux naufrages, la peine de mort prononcée contr'eux par cet article, il fut nécessaire de les convaincre juridiquement d'avoir pillé & volé des effets. Le fait seul déposeroit contre eux, & feroit plus que les rendre suspects, attendu ces défenses qu'ils ne peuvent ignorer, à moins qu'ils n'eussent un Officier à leur tête, & qu'ils ne parussent au naufrage que pour y maintenir l'ordre, en attendant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté. Exception qu'il seroit peut-être même dangereux d'admettre, à cause des conséquences, & même de l'article suivant.

Mais il ne faut pas confondre le cas d'un naufrage connu & instant, avec celui de la rencontre de quelques effets apportés de loin par la mer, & jettés sur le rivage. A la vérité, des soldats invalides ou autres qui, ayant trouvé ces effets, se les seroient appropriés, au lieu d'en faire leur déclaration aux Officiers de l'Amirauté, seroient punissables ; mais ce ne seroit pas de la peine de mort : ils devroient seulement être punis comme receleurs, relativement à l'art. 20 ci-dessus.

Par l'art. 5, tit. 5 aussi ci-dessus, pareilles défenses sont faites aux Capitaines garde-côtes, sous des peines plus rigoureuses encore que celles qui sont prononcées ici contre les Seigneurs & Officiers. Ce qui a été renouvellé par l'art. 3, tit. 10 du Réglement du 28 Janvier 1716.

ARTICLE XXXI.

SEront néanmoins les Gouverneurs des places, & commandans des garnisons des villes & lieux maritimes, tenus de donner main-forte aux Officiers de l'Amirauté & aux intéressés dans les naufrages, quand ils en seront par eux requis, & d'envoyer pour cet effet des officiers & soldats, dont il répondront.

EN aucun cas, les soldats ne doivent donc pas paroître aux naufrages s'ils n'en sont requis par les Officiers de l'Amirauté, ou par les parties intéressées au naufrage, en l'absence de ceux-ci. Alors seulement les Gouver-

neurs des places & Commandans des garnifons des lieux & villes maritimes, peuvent donner des détachemens pour arrêter les défordres qui font fi communs dans les naufrages; & non feulement ils le peuvent, mais même ils doivent néceffairement prêter main-forte aux Officiers de l'Amirauté qui réclament leur fecours.

Et afin que ce fecours foit utile, fans mêlange d'inconvéniens, non feulement le Commandant doit nommer un ou plufieurs officiers pour régler la conduite des foldats; mais encore cet article le rend refponfable de tout le tort que pourroient caufer, & les foldats & les officiers.

Le Commentateur obferve que ce fervice des foldats doit être gartuit & fans frais : & il a raifon, tant qu'il n'eft queftion que de la main-forte; parce que ce n'eft alors qu'une fuite du fervice militaire, qui ne peut pas plus être refufé qu'en cas d'incendie ou d'émeute populaire, lorfqu'il eft requis par les Magiftrats. Mais fi les foldats éroient employés à fauver des effets naufragés, ou fimplement à la garde de ces mêmes effets, nul doute qu'il ne fallût les payer fur le pied des autres travailleurs, ne s'agiffant plus en ce cas de fervice militaire.

C'eft pour cela auffi que ce fecours peut être refufé par les Commandans, lorfqu'il n'y a pas de défordre à arrêter, ou qu'il peut être retiré lorfque l'ordre eft rétabli. Si donc hors ces circonftances ils accordent des foldats pour les travaux, fur la demande qui leur en eft faite, il eft jufte que ce foit à la charge d'une rétribution pareille à celle des autres travailleurs.

ARTICLE XXXII.

ENjoignons à ceux qui trouveront fur les greves des corps noyés, de les mettre en lieu d'où le flot ne les puiffe emporter, & d'en donner incontinent avis aux Officiers de l'Amirauté, auxquels ils feront rapport des chofes trouvées fur les cadavres; leur défendons de les dépouiller ou enfouir dans les fables, à peine de punition corporelle.

PAr l'article 8, titre 2, livre premier, auquel celui-ci fe rapporte, au lieu d'y déroger, ce n'eft pas feulement des corps noyés trouvés fur les greves qu'il appartient aux Officiers de l'Amirauté d'en faire la levée privativement à tous autres Juges; c'eft encore des corps noyés en mer, ou dans les ports, même dans les rivieres navigables jufqu'où le flux & le reflux fe fait fentir : parce que tout cela eft du territoire ou diftrict de l'Amirauté.

Il eft de l'humanité de retirer les corps noyés de deffus les greves & de les mettre en lieu d'où le flot ne les puiffe emporter, afin de leur procurer la fépulture, & de les empêcher de devenir la pâture des poiffons ou des autres animaux. Cet acte de religion rempli, il eft auffi du devoir de ceux qui ont trouvé ces cadavres d'en donner incontinent avis aux Officiers de l'Amirauté; & c'eft à quoi l'on eft affez exact. Mais pour ce qui eft du rapport ou aveu de chofes trouvées fur les cadavres, tout fe réduit ordinairement aux habil-

lemens & à quelques bagatelles, outre les papiers, fans qu'il foit jamais queftion d'argent ni d'autre chofe de prix.

Il eft arrivé même quelquefois, contre les défenfes expreffes de cet article, & malgré la peine corporelle attachée à leur infraction, que des cadavres ont été trouvés dépouillés & nuds ; mais parce que cela ne se'ft rencontré que dans des endroits écartés de la côte, on n'a pu que rarement en découvrir les auteurs pour leur faire fubir la peine méritée, quelques perquifitions qu'on ait faites à ce fujet.

Pour ce qui eft du crime d'enfouir les corps dans le fable, lorfque le fait a été découvert, la providence a permis qu'on ait reconnu les coupables, qui ont été punis avec plus ou moins de févérité fuivant les circonftances. Heureufement que ces forfaits font extrêmement rares dans cette Amirauté.

ARTICLE XXXIII.

AUffi-tôt après l'avis reçu, les Officiers fe tranfporteront fur les lieux pour dreffer procès-verbal de l'état du cadavre & des chofes trouvées avec le corps.

LEs Officiers de l'Amirauté rempliffent avec toute la diligence & l'exactitude poffible ce qui leur eft prefcrit par cet article. La conduite qu'ils ont coutume de tenir dans ces occafions, eft détaillée fur l'article 8, titre 2, livre premier.

ARTICLE XXXIV.

LEs Curés feront tenus d'inhumer les cadavres dans le cimetiere de leur paroiffe, s'il eft reconnu que les perfonnes fuffent de la religion catholique, apoftolique & romaine ; à quoi faire ils feront contraints par faifie de leur temporel.

IL n'en faut jamais venir aux extrêmités avec les Curés, pour l'inhumation des corps noyés. Lorfque les cadavres font réclamés par quelque parent ou ami qui offre de lui faire donner la fépulture, on le lui abandonne ; & à défaut de réclamation le Juge prie le Curé du lieu par un billet, de lui donner la fépulture eccléfiaftique, s'il n'y a aucune circonftance qui indique que le défunt ne profeffoit pas la religion catholique, parce que alors la préfomption eft en faveur de la catholicité.

En conféquence, le Curé fait l'enterrement dans le cimetiere de fa paroiffe, à quoi il n'y a jamais eu de difficulté. Cet enterrement fe fait toujours par charité & gratuitement, lorfqu'outre les vêtemens, il ne fe trouve pas fur le cadavre de quoi en faire les frais. Quand le corps eft trouvé noyé dans le havre de cette Ville, comme il y a alors une affluence prodigieufe de monde, que la curiofité appelle à la levée du cadavre ; on a coutume de faire une

quête pour les frais de l'enterrement, du produit de laquelle quête, on achete un ſuaire, & le ſurplus eſt remis au Curé pour le luminaire & ſes droits curiaux; mais il eſt rare qu'il y ait de quoi ſuffire à tout.

Sur ce que le préſent article porte que l'enterrement ſe fera dans le cimetiere, le Commentateur dit « & non d'obligation dans l'Egliſe, à moins qu'il » ne ſe trouve ſur le corps du défunt de l'argent ou autres effets propres à » faire de l'argent en le vendant. » Mais de quel droit ſous ce prétexte faire enterrer le cadavre dans l'Egliſe & par conſéquent avec pompe? » En tout cas, il faudroit pour cela qu'il fut queſtion d'une perſonne d'un certain rang; autrement il conviendroit de borner à une ſépulture ſimple & commune, en un mot, proportionnée à l'état & la profeſſion connue ou préſumée du défunt.

S'il arrivoit que le Curé refuſât de déférer à la priere du Juge, le Procureur du Roi ſeroit fondé alors à lui faire une ſommation de donner la ſépulture au cadavre; & ſur un nouveau refus, de l'aſſigner pour s'y voir condamner, ſur peine de la ſaiſie de ſon temporel, aux termes de cet article, même d'amende en cas de perſévérance dans le refus. Tout cela étant de la compétence du Juge laïque, comme dépendant de la Police civile & criminelle, & la police en matiere maritime appartenant inconteſtablement aux Officiers de l'Amirauté, auſſi-bien contre les eccléſiaſtiques que contre les laïques.

Un refus au reſte qui auroit pour cauſe le défaut de preuve de catholicité, n'en ſeroit pas moins blâmable, parce que le Juge s'étant déterminé par la préſomption de la catholicité, ce n'eſt point au Curé à élever des doutes à ce ſujet & à former des difficultés en conſéquence.

Au ſurplus ſi le cadavre étoit reconnu pour être d'un pays étranger, proteſtant ou infidele, on ne lui donneroit la ſépulture eccléſiaſtique, qu'autant qu'il y auroit preuve ſuffiſante de ſa catholicité. Sans cela on le feroit enterrer dans le cimetiere des étrangers, ou à défaut d'un tel cimetiere, en quelque lieu profane.

ARTICLE XXXV.

LEs vêtemens trouvés ſur le cadavre, ſeront délivrés à ceux qui l'auront tiré ſur les greves *& tranſporté au cimétiere.*

CEla eſt juſte & s'eſt toujours obſervé de quelque valeur que fuſſent les vêtemens, afin d'engager par-là à la pratique de cet acte de piété & de religion. Le mal eſt que ceux qui trouvent des cadavres ſur le rivage, ſans conſidérer que leurs vêtemens leur ſont acquis légitimement, en mettant les corps hors de la portée des flots, & en les portant, apres le procès-verbal de viſite des Officiers de l'Amirauté, au lieu de la ſépulture, ont quelquefois l'inhumanité de les dépouiller; en quoi ils commettent gratuitement un crime qui les expoſe à une punition corporelle, & font un vol a ceux qui tranſportent le corps au cimetiere, en le privant de la part qu'ils auroient dû avoir dans ces vêtemens. Car il ne faut pas croire que ceux qui ont enlevé la dépouille,

ſoient ceux-là même qui ſe préſentent pour porter le corps au lieu de la ſépulture ; ils auroient peur d'être découverts.

Dans l'hypotheſe de notre article, où le cadavre eſt trouvé avec ſes vêtemens, ſa dépouille eſt donc abandonnée à ceux qui l'ont tiré ſur le rivage & à ceux qui le porteront au cimetiere pour en faire le partage entr'eux par égales portions, ſans que le Curé, le Fabriqueur, le Sacriſtain ni aucun autre ait rien à prétendre pour frais d'enterrement, ſous prétexte que ſes vêtemens vaudroient beaucoup plus que le ſalaire qui ſeroit naturellement dû à ceux dont il eſt queſtion ; l'attribution qui leur eſt faite du profit de ces vêtemens par le préſent article, eſt trop formelle pour ſouffrir la moindre exception.

Mais auſſi ce ne ſont que les vêtemens qu'ils gagnent & nullement ce qui s'y trouveroit en argent, bagues ou autres effets, billets ou obligations dont le dépôt ſeroit fait au Greffe de l'Amirauté, en exécution de l'article ſuivant.

Au ſurplus ces mots, *tranſportés au cimetiere*, juſtifient l'uſage où ſont les Curés de ne recevoir ce corps que près de l'Egliſe ou du cimetiere, ſans être obligés de les aller prendre ſur le rivage où ils ont été trouvés.

ARTICLE XXXVI.

S'Il ſe trouve ſur le cadavre argent monnoyé, bagues ou autre choſe de prix, le tout ſera dépoſé au Greffe de l'Amirauté, *pour être rendu à ceux à qui il appartiendra, s'il eſt reclamé dans l'an & jour ;* ſi non, il ſera partagé également entre Nous, l'Amiral & celui qui l'aura trouvé, *les frais de juſtice & de l'inhumation préalablement pris.*

LE coupable uſage où ſont ceux qui rencontrent des cadavres ſur le rivage de la mer, de les fouiller & d'en tirer tout ce qu'ils y trouvent ſans en excepter même quelquefois les habillemens, eſt cauſe que le cas de cet article n'eſt jamais arrivé qu'à l'égard des gens de mer ou des paſſagers qui ſe ſont noyés dans le port à leur arrivée, ou à l'égard des gens de mer avant d'avoir quitté le navire & d'avoir paſſé en revue devant le Commiſſaire aux Claſſes. Alors non ſeulement tout ce qui s'eſt trouvé en effets ſur ces cadavres outre leurs vêtemens ; mais même tout ce qu'ils avoient à eux appartenans dans leurs coffres, ou autrement dans le navire, ou qui en étoit déjà ſorti, a été dépoſé au Greffe de l'Amirauté, comme dépendant de leur ſucceſſion maritime. Elle eſt compoſée outre cela des gages à eux acquis, dont le dépôt doit être fait entre les mains du Tréſorier des Invalides, aux termes du Réglement du Roi du 23 Août 1739. V. *ſuprà* l'art. 3, tit. 2 du liv. premier.

Pour être rendu à ceux à qui il appartiendra ; c'eſt-à-dire aux héritiers, ou aux légataires, comme le porte l'art. 5, tit. 11 du liv. 3 ci-deſſus. Il eſt entendu néanmoins à l'égard des légataires, que le teſtament ſoit repréſenté en bonne forme entériné avec les héritiers, ou au défaut d'héritiers connus, avec le Procureur du Roi du lieu du domicile du défunt. S'il s'agit d'un teſtament fait dans le vaiſſeau même, en ce cas l'entérinement pourra être or-

donné au Siege de l'Amirauté saisie de la succession, avec le Procureur du Roi, toutefois dans la même supposition qu'il n'y ait pas d'héritiers connus; & encore alors on exige que le légataire donne caution de rapporter, si faire se doit, jusqu'à ce que le temps de la réclamation des héritiers soit passé, la somme qu'il touchera; s'il est solvable, on se contente néanmoins de sa soumission.

Outre les héritiers & les légataires, il y a encore les créanciers légitimes, *suprà* art. 9, tit. 11 du livre 3, lesquels créanciers sont préférables à eux tous, s'ils ont saisi entre les mains du Greffier, ou qu'autrement ils se présentent pour réclamer, avant que la délivrance ait eté ordonnée & effectuée en faveur des héritiers ou des légataires. Mais on exige tout de même, avec raison, des créanciers, qu'ils fassent reconnoître leurs créances par les héritiers, ou avec eux. s'il y en a de connus, & si l'on n'a pu en découvrir, après quelque délai, l'usage est, si les creances paroissent sinceres, d'admettre les créanciers à toucher jusqu'à concurrence de leur dû, en affirmant par serment chacun, que les sommes qu'ils demandent leur sont bien & légitimement dûes, & en donnant caution, ou tout au moins se soumettant, s'ils sont d'une solvabilité non suspecte, de rapporter s'il y écheoit, ce qui emporte la contrainte par corps.

En cas d'insuffisance pour les satisfaire tous, ils touchent alors par contribution au sol la livre, sans préférence à raison de la priorité des saisies; mais sauf le droit de ceux dont les créances sont privilégiées, qui en ce cas sont payés les premiers & en entier, tant en principal qu'intérêts & frais, aux termes du droit commun.

S'il est réclamé dans l'an & jour. L'article 10, tit. 11, liv 3, ci-dessus, ne donne tout de même, ou ne suppose que l'an & jour, pour la réclamation des effets des gens morts en mer, à compter du retour du vaisseau; mais le Réglement du 23 Août 1739 dejà cité, accorde dans l'art. 6, deux ans au lieu d'un, conformément aux Edits des mois de Décembre 1712, & Juillet 1720, quoique à l'égard des bris, naufrages & échouemens le délai soit borné à l'an & jour, comme par la présente Ordonnance.

Ainsi comme dans l'espece du présent article, il s'agit précisément de la succession d'un homme mort en mer, fût-il même avéré qu'il fût mort dans un naufrage, il faut dire que les héritiers ou autres intéressés à la chose, auront deux ans entiers pour réclamer; de maniere que ce ne sera qu'à défaut de réclamation dans les deux ans, que le partage ordonné par le même article pourra se faire.

Si l'on oppose que la succession d'un homme noyé dans un naufrage ou échouement, ou par accident particulier, doit être réglée absolument par la présente Ordonnance, indépendamment des Edits des mois de Décembre 1712, & Juillet 1720, & du Réglement de 1739, qui n'ont pour objet que les effets des gens morts en mer en général, pendant leurs voyages, & qu'ainsi dans le cas de notre article, il ne doit y avoir que l'an & jour pour la réclamation, quoique les Edits & réglemens donnent deux années entieres: je réponds.

1°. Qu'il n'y a aucune différence à faire, entre le cas d'un homme mort sur un vaisseau durant le cours d'un voyage, & celui d'un homme noyé dans un naufrage ou par quelqu'autre accident; autrement il faudroit dire que

la ſucceſſion d'un homme de mer, qui en faiſant route, tomberoit en pleine mer & ſe noyeroit, devroit ſe régler différemment de celle d'un marin qui mourroit de mort naturelle dans le navire. Or il ſeroit abſurde de mettre aucune différence entre les deux eſpeces d'ouvertures de ſucceſſion. Il en faut donc dire autant de la ſucceſſion d'un homme noyé dans un naufrage; puiſqu'au fonds c'eſt dans tous les cas un homme mort en mer. D'où il s'enſuit que dans tous ces cas auſſi, il y a indiſtinctement deux ans pour réclamer en vertu des Edits de 1712 & de 1720, & du Réglement de 1739, qui ont dérogé en cette partie au préſent article.

2°. Si cet article avoit borné la réclamation à l'an & jour par rapport à la ſucceſſion d'un homme noyé, c'eſt qu'elle en avoit uſé de même au ſujet des effets de l'homme mort en mer ſur un vaiſſeau pendant le voyage, comme il réſulte de l'art. 10 déjà cité, tit. 11, liv. 3. Or ſi, comme on n'en peut douter, le délai dans ce dernier cas a été prorogé & étendu à deux années par les Edits de 1712 & 1720, & par le Réglement de 1739, il eſt d'une néceſſité indiſpenſable de reconnoître que la prorogation du délai regarde également le cas de notre article, puiſqu'on ne ſauroit aſſigner aucune raiſon de différence.

3°. Enfin, cela doit faire d'autant moins de difficulté, que les réclamateurs ſont toujours favorables, & que dans les principes du droit, *favores ſunt ampliandi;* en conſéquence duquel principe, le Roi & M. l'Amiral ſe ſont nettement expliqués qu'ils n'entendoient point que le défaut de réclamation dans le temps, opérât une fin de non-recevoir abſolue, & qu'au contraire leur intention étoit que les réclamations fuſſent reçues en tout temps, dès qu'elles ſe trouveroient fondées & ſuffiſamment appuyées. Cela ſe trouve même formellement décidé, tant par l'Edit du mois de Décembre 1712, que par la Déclaration du Roi du 30 Décembre 1720

Concluons donc qu'au lieu de l'an & jour porté par le préſent article, il y a néceſſairement deux ans pour réclamer, depuis les Edits des mois de Décembre 1712 & Juillet 1720, la Déclaration du Roi du 30 Décembre audit an 1720, & le Réglement du 23 Août 1739; qu'ainſi le partage qu'il ordonne ne peut avoir lieu qu'après les deux ans, entre le Roi, l'Amiral & celui qui aura trouvé le cadavre.

Mais il faut prendre garde qu'il n'y aura de ſujet à ce partage par tiers, que ce qui ſera trouvé ſur le cadavre en argent ou autres effets, aux termes de cet article; & qu'à l'égard de ce qui aura appartenu au défunt étant dans ſon coffre ou autrement dans le navire, de même que de ſes gages, celui qui aura trouvé le cadavre n'aura rien à y prétendre; le tout, faute de réclamation, étant dévolu aux Invalides de la marine, comme étant aux droits du Roi, & à M. l'Amiral, avec les deux tiers qui leur reviendront du partage à faire avec l'inventeur du cadavre.

Au ſurplus ce partage eſt borné, à ce qui reſtera des effets, après le paiement *des frais de juſtice & de l'inhumation.* Sur quoi il eſt à obſerver par rapport aux frais de juſtice, qu'ils comprennent non ſeulement ceux de la vente des effets, mais encore ceux du procès-verbal de tranſport des Juges pour la levée du cadavre; car cette partie de leurs fonctions ne doit être gratuite de leur part, que lorſqu'outre les vêtemens qui ne ſe comptent pas à cauſe de l'article précédent, il ne ſe trouve pas ſur le cadavre, ou appartenant au

au défunt dans le navire, ou provenant de ses gages, de quoi payer leurs vacations, outre les frais de l'enterrement qui ont encore la préférence.

S'il y a de quoi suffire à tout, il est juste en effet qu'ils soient satisfaits de leurs vacations, & cet article les autorise à les prendre, en parlant des frais de Justice en général. Mais s'il n'y a rien après les frais d'inhumation, qui, comme je l'ai dit, sont préférables, leur travail est gratuit, quoique le défunt ait laissé des biens qui passent à des héritiers connus. Faute d'être instruits de cet usage, les parens de ceux dont on leve les cadavres, refusent le plus souvent de les reconnoître pour leur faire donner la sépulture, s'imaginant que s'ils s'avouent héritiers, même parens simplement, les Officiers de l'Amirauté leur demanderoient des vacations, quoiqu'il n'y en ait jamais eu d'exemple. Le peuple est peuple par-tout, & ne revient jamais de ses préventions.

Quant aux frais de l'inhumation, ils sont pareillement justes dans le cas de notre article ; mais comme il a été observé ci-dessus, il ne s'agit pas d'excéder les bornes ordinaires, sous prétexte qu'il y a des effets d'une certaine valeur dans la succession. Il faut se régler sur l'état & la condition du défunt, autrement ce seroit faire tort aux parties intéressées, qu'il y eût dans la suite réclamation ou non.

ARTICLE XXXVII.

N'Entendons par la présente Ordonnance faire préjudice au droit de Varech, attribué par la Coutume de Normandie aux Seigneurs des Fiefs voisins de la mer, en satisfaisant par eux *aux charges y portées.*

POur l'intelligence de cet article & du suivant, mais principalement de celui-ci, il faut avoir recours à la Coutume de Normandie, titre du Varech.

L'article 596 dit, sous ce mot Varech & choses gayves, sont comprises, » toutes choses que l'eau jette à terre par tourmente & fortune de mer, ou » qui arrive si près de terre, qu'un homme à cheval y puisse toucher avec » sa lance.

Par-là nous avons une idée de ce qu'on entend en Normandie sous le nom de Varech & des choses gayves réputées Varech ; ce qui ne s'applique qu'aux choses jettées par le flot sur le rivage, ou si près de terre, qu'un homme à cheval y puisse toucher avec une lance.

Dans la même Coutume il est d'autres choses gayves, & suivant l'article 603, ce sont choses qui ne sont appropriées à aucun usage d'homme, & qui ne sont réclamées par aucun. C'est ce qu'on appelle ailleurs épaves de terre, telles que sont les bêtes égarées ; mais il ne s'agit ici que des épaves de mer, toutes comprises en Normandie sous le terme de Varech, que les choses soient appropriées à l'usage de l'homme, ou non.

Berault, sur ledit art. 596 & C. B. R. en sa note que l'on trouve dans le Coutumier général sur l'art. 194 de la même Coutume, prétendent que ce mot

Varech eſt tiré du mot anglois *Vraich*, qui déſigne cette herbe marine que notre Ordonnance appelle Varech ou Vraiq, ſart ou gouêmon, dans le titre ſuivant, à la bonne heure; mais que delà ont ait appellé Varech tout ce que la mer jette ſur le rivage, c'eſt ce qui n'a pu ſe faire que par une mauvaiſe application du terme, n'y ayant aucune analogie entre les deux ſignifications qu'on lui a données.

Quoi qu'il en ſoit, le Varech ainſi ſpécifié & déterminé en Normandie, appartient par la Coutume au Seigneur du fief ſur lequel, c'eſt-à-dire, ſur le rivage duquel il eſt trouvé, s'il n'eſt réclamé dans l'an & jour. En conſéquence il doit avoir la garde du Varech après inventaire fait par la juſtice du Roi, pour être rendu au propriétaire qui le réclamera dans l'an & jour, ſinon il lui demeurera acquis. C'eſt la diſpoſition des articles 597, 600 & 601, ſauf les choſes détaillées dans l'article 602, qui ſont dévolues au Roi.

C'eſt donc à ce droit de Varech que notre Ordonnance, dans le préſent article, déclare n'entendre faire aucun préjudice; ce qui eſt une exception unique & privilégiée en faveur de la province de Normandie. En vertu de ce privilege, tout Seigneur féodal, noble ou roturier, ſuivant l'article 194 de la même Coutume, (qu'il ait la haute-Juſtice, ou non, Berault, pag. 927, & Peſnelle, pag. 612) ayant un fief voiſin de la mer, eſt fondé en droit de bris, naufrages & épaves, ſur tout ce que la mer jette ſur le rivage de ſon fief, ou qui en approche aſſez pour qu'un homme à cheval y puiſſe toucher avec une lance, tandis que dans tout le reſte du Royaume, nul Seigneur, quelque qualifié qu'il ſoit, n'y peut rien prétendre, s'il n'en a une conceſſion ſpéciale du Roi, comme il a été obſervé ci-deſſus, art. 26.

On ne voit point l'origine de ce privilege dont jouiſſent les Seigneurs Normands, on voit ſeulement que le droit municipal de leur province le leur avoit attribué dès le temps de l'ancienne Coutume; & il ſuffit que l'autorité royale l'ait confirmé dans le préſent article, pour qu'il ne puiſſe plus leur être diſputé, n'ayant pas beſoin de titres particuliers pour s'en faire maintenir en poſſeſſion.

Aux charges y portées. Ces charges, ou plutôt ces conditions, ſont, 1.° de prendre le Varech des mains de la Juſtice du Roi, c'eſt-à-dire, des Officiers de l'Amirauté, ſans pouvoir s'en emparer d'autorité, ni par celle de ſa Juſtice, le cas étant déclaré royal, art. 597. 2.° De garder le Varech *ſans l'empirer*, & de faire vendre les effets périſſables, *en retenant marque ou échantillon*, &c. art. 599. 3.° Enfin, de rendre le Varech au propriétaire qui le réclamera dans l'an & jour, ſans exiger de lui autre choſe que le paiement des frais faits pour la garde & conſervation des effets, ſuivant qu'ils ſeront réglés par Juſtice, art. 600.

Au ſurplus, ce droit de Varech doit être exactement reſſerré dans ſes bornes: &, puiſqu'aux termes de la Coutume, il ne s'entend que des effets jettés par la mer ſur le rivage, ou pouſſés ſi près du rivage qu'un homme à cheval puiſſe y toucher avec ſa lance, il faut dire que, s'il s'agit d'effets naufragés, ſauvés ſur les flots ou à une diſtance plus grande, le Seigneur n'y peut rien prétendre, & qu'ils appartiennent au Roi & à M. l'Amiral, relativement au droit commun qui doit alors ſervir de regle, & c'eſt ce qui réſulte au reſte de l'article 42 ci-après.

Dans le cas au contraire du véritable Varech, tout appartient au Seigneur

à défaut de réclamation dans l'an & jour, *sans que puis après il en puisse être inquiété*, ajoute l'art. 602; c'est-à-dire, 1.° que le Roi ni M. l'Amiral n'en peuvent demander aucune portion, s'il ne s'agit des choses énoncées dans l'art. 602, & déclarées appartenir au Roi; dans lesquelles par conséquent M. l'Amiral prendroit la moitié comme dans les autres provinces du Royaume.

2.° Qu'après l'an & jour, il n'y a plus de réclamation qui soit admissible, la fin de non-recevoir étant acquise contre les propriétaires; en quoi les Seigneurs sont moins généreux que le Roi & M. l'Amiral, qui ne tirent jamais à conséquence la fin non-recevoir.

3.° que le Varech après ce temps, appartient de plein droit au Seigneur qui en a eu la garde, sans qu'il soit obligé d'en demander la délivrance définitive aux Officiers de l'Amirauté.

4.° Enfin, que ceux qui ont trouvé & sauvé le Varech, doivent se contenter de leurs salaires, & ne sont pas fondés à prétendre le tiers des effets, conformément à l'art. 10 de l'Ordonnance de 1543, & à l'art. 20 de celle de 1584, attendu que le Parlement de Rouen, par son Arrêt de vérification du 17 Avril 1584, a modifié ces Ordonnances pour n'avoir lieu que suivant la Coutume du pays & les Arrêts de la Cour, & qu'en cette partie, la présente Ordonnance n'a du tout point dérogé au droit & privilege des Seigneurs Normands.

ARTICLE XXXVIII.

LEur faisons toutefois défenses de faire transporter les choses échouées, dans leurs maisons, avant l'arrivées des Officiers de l'Amirauté, & jusqu'à ce qu'elles aient été par eux vues & inventoriées, *à peine de répondre de tout le chargement, & de déchéance de leur droit.*

CEs défenses ne sont point nouvelles & n'ont rien que de conforme à la Coutume de Normandie, qui, dans l'art. 597, *ne permet pas au* Seigneur *d'enlever ou de diminuer* le Varech; *jusqu'à ce qu'il ait été vu par la Justice du Roi.* Or, la Justice du Roi, en cette partie n'a jamais été étendue que de la Jurisdiction de l'Amirauté, suivant l'observation de Berault sur ce même article, & Pesnelle, pag. 614.

Notre article dit *vues & inventoriées;* ce qui semble ajouter quelque chose d'intéressant à celui de la Coutume de Normandie; mais Berault, *ibid.* déclare que la pratique a toujours été que les Seigneurs doivent prendre les effets des mains des Officiers de l'Amirauté, & que ce n'étoit qu'après un inventaire exact que la garde leur en étoit confiée.

A peine de répondre de tout le chargement. Non-seulement dans ce cas, dit Berault, mais encore si les Seigneurs ont laissé piller & emporter des effets, sans s'y être opposés de tout leur pouvoir; ce qu'il appuie d'une Sentence de la Table de Marbre du 22 Novembre 1608, & ce qui est aussi conforme à la disposition de l'article 4 ci-dessus.

Et de déchéance de leur droit. Non pour toujours, pour eux & leurs héritiers, ou ayant cause, comme l'a pensé mal-à-propos le Commentateur, puisque l'article ne le dit pas, & qu'une peine de cette conséquence doit être expressément prononcée par la loi pour avoir lieu, mais seulement pour cette fois. De maniere que le Seigneur qui sera contrevenu à la disposition de cet article, sera privé de son droit de Varech dans cette occasion, sans être exclus de la faculté de l'exercer à l'avenir; ce ne seroit qu'en cas de plusieurs récidives qu'il pourroit en être déclaré déchu à jamais.

ARTICLE XXXIX.

LES Officiers de l'Amirauté établis sur les côtes de Normandie, après l'inventaire des effets sauvés, en chargeront les Seigneurs des Fiefs, ou personnes solvables en leur absence, à peine d'en répondre en leurs noms.

LE Commentateur observe fort bien qu'il n'est parlé ici que des Officiers de l'Amirauté de Normandie, parce qu'il n'y a dans tout le Royaume que les Seigneurs des Fiefs situés dans cette Province qui aient le droit de Varech, c'est-à-dire, de bris, naufrage, échouement & d'épave de mer, sur tout ce qui est jetté à la côte & échoué sur le rivage, sans avoir besoin de titres.

Mais, comme le profit résultant de ce droit, ne peut leur être acquis qu'à défaut de réclamation dans l'an & jour, & qu'ainsi il est extrêmement intéressant pour les propriétaires, que les effets sauvés soient constatés par un inventaire fidele, avant de passer sous la garde des Seigneurs, chacun en ce qui le concerne, & pour ce qui s'en est trouvé sur le rivage de leurs Fiefs; c'est par cette raison que l'article précédent leur défend de faire transporter aucuns de ces effets dans leurs maisons, avant l'inventaire qui en doit être fait par les Officiers de l'Amirauté, & que par celui-ci il est décidé que ces Officiers, après l'inventaire, les en chargeront, c'est-à-dire, leur en laisseront ou confieront la garde, pour en faire la représentation & la remise aux propriétaires qui les réclameront dans l'an & jour.

Si le Seigneur se présente en personne sur le lieu, ou par un procureur fondé de procuration suffisante, ce qui s'entend, ou d'un pouvoir spécial particulier, ou d'un pouvoir général pour tous les Varechs qui se trouveront sur son Fief, c'est à lui qu'il faut laisser la garde du Varech, en le chargeant de le représenter, s'il y échoit, conforme à l'inventaire, dont, à cette fin, je pense qu'il faut lui donner une copie; ce n'est qu'en son absence, ou d'un Procureur de sa part, que la garde en doit être confiée à d'autres personnes.

Tel est le privilege du Seigneur de Fief en Normandie; de sorte que ce n'est pas même le cas d'examiner s'il est d'une solvabilité suffisante, ou non; pourvu toutefois qu'il soit partie capable pour s'engager irrévocablement; sur quoi voir *infrà* l'article 43. Mais aussi, parce que le dépôt entre ses mains est nécessaire, & que ce n'est qu'à raison ou à l'occasion de son Fief, je ne doute nullement que pour la restitution du Varech, les réclamateurs n'aient une hypo-

theque privilégiée ſur ſon Fief, préférable à tous autres créanciers, avec la contrainte par corps.

En ſon abſence : cet article veut que les Officiers de l'Amirauté chargent de la garde du Varech, des perſonnes ſolvables ; ce qui eſt conforme à l'article 198 de la Coutume de Normandie, qui n'ajoute pas néanmoins, comme notre article, *à peine d'en répondre en leurs noms ;* mais Berault, long-temps avant cette Ordonnance, avoit cru que la peine étoit de droit ; comme telle, il l'avoit ſuppléée dans ladite Coutume de Normandie, pag. 920.

Cependant cette garantie de la ſolvabilité des dépoſitaires choiſis par les Officiers de l'Amirauté, en l'abſence du Seigneur ou de ſon porteur d'ordre, ne doit s'entendre que relativement aux obſervations qui ont été faites ſur l'article 15 ci-deſſus.

Et cela feroit encore moins de difficulté, ſi le choix des dépoſitaires étoit fait de l'aveu des Officiers du Seigneur ou de ſon homme d'affaires ; ce qui s'entend néanmoins, pourvu que ce ne ſoit pas eux-mêmes qui ſoient choiſis, s'ils ne ſont d'une ſolvabilité bien reconnue, ſuivant la remarque du même Berault, *ibidem*, & de Peſnelle, pag. 614.

Mais, en aucun cas, les Officiers de l'Amirauté ne peuvent, ſelon moi, ordonner le dépôt à leur greffe ; ſoit parce que le préſent article & le 598 de la Coutume de Normandie, en diſpoſent autrement ; ſoit parce que le Roi & M. l'Amiral n'ayant rien à prétendre à la choſe, ce ne pourroit être que par affectation qu'ils feroient faire le dépôt à leur greffe, ſur-tout des effets en nature, à cauſe du droit de magaſinage, qui ſeroit cenſé avoir déterminé leur choix.

ARTICLE XL.

LE ſalaire des ouvriers employés à ſauver & tranſporter les effets naufragés chez le Seigneur, ſera taxé & payé en la maniere preſcrite par les articles XI & XIII du préſent titre, ſans que les Officiers de l'Amirauté puiſſent taxer aucune choſe aux Seigneurs pour droit de ſauvement, vacations ou journées par eux prétendues employées à la garde du Varech. Faiſons défenſes aux Seigneurs de rien exiger ſous ce prétexte, à peine du quadruple, de quinze cens liv. d'amende, & de privation de leur droit.

OR, par l'article 11 ci-deſſus, il eſt dit *qu'il ſera fait taxe raiſonnable aux ouvriers pour leurs ſalaires ſur les états de leur travail*, qui auront été tenus par les Officiers de l'Amirauté, aux termes des articles 8 & 9, & l'article 13 auquel celui-ci ſe rapporte également, porte que, *s'il ne ſe préſente point de réclamateurs dans le mois après que les effets auront été ſauvés, il ſera procédé par des Officiers à la vente de quelques marchandiſes des plus periſſables, & les deniers en provenant ſeront employés au paiement des ſalaires des ouvriers, dont ſera dreſſé procès-verbal ;* ſur quoi voir ce qui a été obſervé ſur ledit article 13.

A quoi il convient d'ajouter ici, conformément à l'art. 15, que, ſi le dommage arrivé aux effets eſt tel qu'il ne puiſſe être réparé, ni les marchandiſes gardées ſans perte conſidérable, la vente en ſera faite par les Officiers de l'Amirauté, pour les deniers en provenans être dépoſés entre les mains du Seigneur ou de perſonnes ſolvables en ſon abſence, relativement à l'article précédent, & à la diſpoſition de l'article 599 de la Coutume de Normandie.

Tout cela ſuppoſe par conſéquent, que ces diverſes opérations doivent être faites avec le Seigneur, s'il eſt préſent, comme partie intéreſſée eſſentiellement, attendu qu'il ſe peut qu'il n'y ait pas de réclamation dans l'an & jour; ou dans ſon abſence avec ſon porteur de procuration, ſes officiers ou gens d'affaires.

Mais dans tous ces cas, cet article défend expreſſément aux Officiers de l'Amirauté, d'allouer aucune ſomme aux Seigneurs, ni par conſéquent à leurs repréſentans, pour droit de ſauvement, vacations ou journées par eux employées à la garde du Varech ; & parce que ſous main les Seigneurs pourroient ſe dédommager, l'article leur défend tout de même de rien exiger des réclamateurs ſous ce prétexte, à peine du quadruple, de 1500 liv. d'amende, & de privation de leur droit.

Dans le premier cas, il y auroit en effet de l'indécence & quelque choſe de plus de la part d'un Seigneur à demander le ſalaire de ſes journées comme un manœuvre; d'autant plutôt encore que, n'étant point obligé par état de ſe trouver au ſauvement des effets, il n'y peut aſſiſter que pour ſon propre intérêt, c'eſt-à-dire, que pour la conſervation d'un Varech qui doit lui appartenir à défaut de réclamation dans l'an & jour ; & dans le ſecond cas, c'eſt une exaction ou concuſſion dont il ſe rend coupable, en exigeant, par abus de ſon autorité, des droits que l'Ordonnance lui refuſe abſolument & à ſi juſte titre.

Cependant, comme notre article ne parle que des vacations pour journées employées par les Seigneurs au ſauvement & à la garde du Varech, je ne doute nullement que s'ils ont fourni des magaſins pour la garde des effets, ils ne ſoient fondés, comme tous autres dépoſitaires, à prétendre le loyer des magaſins, ſuivant la taxe qui en ſera faite par les Officiers de l'Amirauté, puiſque ces loyers étant de néceſſité, il auroit fallu les payer à d'autres perſonnes, ſi les Seigneurs n'avoient pas fourni eux-mêmes les magaſins. Cela réſulte au reſte de la diſpoſition de l'article 600 de la Coutume de Normandie, auquel celui-ci ne paroît nullement avoir voulu déroger.

ARTICLE XLI.

NE pourront les Seigneurs, ſous prétexte de leur droit de Varech, empêcher les maîtres de ſe ſervir de leur équipage pour alléger leurs bâtimens échoués, & les remettre à flot; ni les forcer de ſe ſervir de leurs valets & vaſſaux, ſous pareille peine de quinze cents liv. d'amende & de perte de leur droit.

LA disposition de cet article est si naturelle & d'une justice si évidente . qu'on l'auroit suppléée, si elle eût été omise. Aussi n'avoit-elle pas échappé au Législateur, Auteur de la compilation des Jugemens d'Oleron, comme il résulte de l'article 29.

Quoi de plus juste en effet que de laisser au maître ou capitaine d'un navire la faculté de travailler, par lui-même & avec le secours des gens de son équipage, à alléger son navire, pour le retirer de l'échouement & le remettre à flot.

Du même principe il s'ensuit que le Seigneur ne peut le forcer non plus de se servir de ses valets, vassaux & tenanciers; il y en a même une raison de plus: savoir, que ces hommes du Seigneur, au lieu de travailler de bonne foi à sauver le navire & à le remettre à flot, pourroient convertir l'échouement dans un naufrage complet; & c'est sans doute par cette double considération que cet article prononce contre le Seigneur coupable d'une telle prévarication une amende de 1500 liv. & la perte de son droit.

Il n'en seroit pas de même quitte pour cela, s'il étoit justifié que ses gens eussent percé le navire, ou manœuvré de maniere à le faire périr nécessairement. Ce seroit alors le cas de l'art. 44 ci-dessous, s'il y avoit preuve que ses gens n'auroient ainsi prévariqué que par son ordre; ou le moins qui en pourroit arriver, à cause de la présomption trop naturelle qu'il y auroit trempé, ce seroit qu'il fût responsable de tout le dommage absolument, comme y ayant donné lieu.

Cet article au reste est dans toute la regle du droit de Varech, puisque ce droit ne peut s'étendre que sur les effets jettés par la mer sur le rivage, ou qui en approchent assez pour qu'un homme à cheval y puisse toucher avec sa lance, & qu'il est impossible qu'un navire échoue assez près du rivage pour se trouver dans ce cas. Mais quand il pourroit en arriver autrement, il ne seroit pas moins libre aux gens de l'équipage de travailler à relever le navire; il seroit également défendu au Seigneur de les forcer de recevoir le secours de ses gens, dès qu'ils ne voudroient pas l'accepter.

Il n'y a, en pareil cas, que les Officiers de l'Amirauté qui puissent ordonner les manœuvres convenables pour le sauvement du vaisseau & de ses effets, & par conséquent obliger les gens de l'équipage d'accepter les secours dont ils croiroient pouvoir se passer. A l'égard des Seigneurs de Normandie, leur droit de Varech les rend trop suspects pour qu'on ne doive pas se défier des secours qu'ils peuvent offrir. C'est à eux à attendre qu'on leur en demande, & alors ils rentrent dans la cathégorie des Seigneurs des autres provinces; il faut qu'ils se conforment à la disposition de l'article 4 ci-dessus, sous les peines qui y sont portées.

Mais pour nous renfermer ici dans l'espece du présent article, où il s'agit d'un bâtiment échoué, que le maître & les gens de son équipage s'efforcent de relever, en l'allégeant, pour le remettre à flot, de ce qui est défendu au Seigneur de les troubler dans ce travail sous prétexte de son droit de Varech, il s'ensuit que, s'ils viennent à bout de retirer le navire de son échouement, le Seigneur n'y peut rien prétendre, ni empêcher qu'on donne au bâtiment le radoub nécessaire pour qu'il remette en mer ou qu'il gagne un port; & cela, quand même le secours de ses gens auroit été accepté, parce qu'en ce cas, tout se réduit au paiement de leurs salaires, suivant la taxe qui en sera faite par les Officiers de l'Amirauté.

Il s'ensuit aussi non-seulement qu'il est libre au maître ou capitaine de se servir d'alleges, bateaux de pêcheurs ou autres bâtimens, pour recevoir & mettre en sûreté les marchandises qui seront tirées du navire pour l'alléger, mais encore qu'il pourra faire tirer à part, par les gens de son équipage, les futailles & autres choses flottantes qui seront sorties naturellement du navire, ou qu'il aura fait jetter à la mer, sans que le Seigneur y puisse non plus rien prétendre à raison de son droit de Varech, qu'il ne peut faire valoir que sur les seuls effets que le flot aura jettes sur le rivage.

Mais il est entendu que toutes ces manœuvres, le capitaine ne peut les faire faire de son chef qu'avant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté, ou en leur absence, parce que, eux présens, tout le travail doit être réglé & ordonné par eux, comme il a été observé *suprà*, art. 6, 7 & 8.

ARTICLE XLII.

NE pourront non plus les Riverains, sous prétexte du même droit de Varech, prétendre aucune part aux effets *trouvés sur les flots*, ou *pêchés en pleine mer*, & amenés sur les greves en l'endroit de leurs Seigneuries, ni sur *les poissons gras & autres qui y seront conduits & chassés par l'industrie des pêcheurs.*

C'Est parce que le droit de Varech en Normandie, comme il a déjà été remarqué plus d'une fois, n'a lieu que sur les effets jettés par la mer sur le rivage, ou qui en sont si près qu'un homme à cheval puisse y toucher avec sa lance.

Il ne peut donc pas influer sur les effets sauvés sur les flots ou pêchés en pleine mer; & c'est aussi ce que décide formellement cet article, quoique ces effets soient amenés sur les greves contiguës aux Fiefs des Seigneurs; ce qu'il faut entendre, par qui que ce soit que ces effets soient amenés sur les greves, même par les gens des Seigneurs, sauf le paiement de leurs salaires.

De sorte qu'en pareil cas, il faut distinguer ces effets de ceux qui seront venus naturellement à la côte, pour ne mettre que ces derniers sous la garde des Seigneurs, après que l'inventaire en aura été fait, relativement à l'article 39 ci-dessus; parce qu'il n'y a effectivement que ceux-là qui puissent être dévolus aux Seigneurs par droit de Varech, à défaut de réclamation dans l'an & jour. Quant aux autres effets, c'est aux Officiers de l'Amirauté à veiller à leur garde & conservation, conformément aux articles 6 & suivans, les choses à cet égard étant dans les termes du droit commun, & devant absolument être réglées tout comme si le naufrage ou l'échouement fût arrivé en toute autre Province que celle de Normandie; de maniere que, sauf l'exécution de l'article 27, ces effets, à défaut de réclamation aussi dans l'an & jour, appartiendront par moitié au Roi & à M. l'Amiral.

Par cette raison que ce droit de Varech est borné aux effets arrivés naturellement, & jettés par le flot à la côte, il faut prendre garde que cet article n'excepte pas simplement, comme le 27, *les effets trouvés en pleine mer ou tirés*

tirés de son fond: mais qu'il ajoute ceux qui seront *trouvés sur les flots*. Ce qui s'entend néanmoins de façon, qu'ils ne soient pas assez près du rivage pour qu'un homme à cheval y puisse toucher avec une lance, parce que alors ce seroit le cas du Varech ; mais à une plus grande distance, c'est autre chose, en telle sorte que quoique ces mêmes effets auroient pu naturellement être poussés par les flots sur le rivage, ils sont exempts du droit de Varech, dès qu'ils y sont amenés par main d'homme, parce que c'est les avoir trouvés & sauvés sur les flots, ce qui suffit aux termes de cet article.

Il en est de même des poissons, gras ou à lard, qui de droit sont également sujets au droit de Varech ; c'est-à-dire, qu'il faut pour cela qu'ils viennent à la côte naturellement, *& sans aide d'homme*, comme le décide l'article 602 de la Coutume de Normandie, & plus disertement le présent article, en ces termes exclusifs du droit de Varech, *poissons gras & autres qui y seront conduits & chassés par l'industrie des pêcheurs*. Sur quoi il est à observer toutefois, que ce mot *pêcheurs* n'indique qu'une qualité relative à ceux qui conduisent & chassent le poisson, sans exiger qu'ils soient pêcheurs de profession, parce qu'en cette partie ils sont réellement pêcheurs, ce qui suffit.

Au reste les poissons gras dont parle cet article, sont les poissons à lard qui sont le sujet de l'art. 29 ci-dessus, *ubi vide notata*. Ce sont donc ces poissons, autres que les royaux, qui, venus à la côte, *sans aide d'homme*, appartiennent au Seigneur en entier par droit de Varech. Il y a plus, & il en faut dire autant de tous autres poissons trouvés sur le rivage, non seulement parce que cet article dit, *poissons gras & autres*, mais encore parce que l'article 603 de la Coutume de Normandie, n'excepte absolument que le poisson royal, attribuant tout le reste aux Seigneurs.

ARTICLE XLIII.

LEs Seigneurs des Fiefs seront tenus, six mois après la publication des présentes, *de faire borner entr'eux*, *du côté de la mer*, *leurs terres qui aboutissent sur les greves*, à peine des dommages & intérêts de qui il appartiendra.

LE motif de cet article a été de prévenir les contestations qui auroient pu s'élever entre les Seigneurs des Fiefs voisins du rivage, où se trouveroient des effets échoués ou naufragés, & d'en éviter les suites fâcheuses. C'est pour cela uniquement qu'il leur a été enjoint, *de faire borner entr'eux*, *du côté de la mer*, *leurs terres qui aboutissent sur les greves*, afin que l'étendue du Fief d'un chacun étant déterminée, il n'y eût aucune difficulté pour reconnoître & distinguer les effets sujets au droit de Varech, aussi d'un chacun.

Ce droit étant précisément attaché & inhérent au Fief, ne doit donc être considéré que comme un droit purement réel, abstraction faite de la personne du Seigneur propriétaire ou possesseur du Fief. Ainsi il importe peu que le Seigneur soit noble ou roturier, laïc ou ecclésiastique. Et comme il suffit aux termes de la présente Ordonnance & de la Coutume de Normandie, d'être Sei-

gneur Féodal, Seigneur de Fief, sans qu'il soit fait mention de la justice ; il s'ensuit aussi qu'il importe peu tout de même, que le Fief ait la haute-justice ou non, même qu'il n'ait aucun droit de Jurisdiction. De maniere que le vassal dont le Fief touche au rivage de la mer, doit jouir du droit de Varech, quoique son Fief soit sans aucune Jurisdiction, à l'exclusion de son Seigneur suzerain, dont la haute-justice s'étend sur ce même Fief.

De ce que ce même droit est purement réel, dû, *ratione fundi & non ratione personnæ*, qu'il est indépendant de tout droit de Jurisdiction ; il s'ensuit encore qu'il fait partie des fruits & profits du Fief ; en un mot, qu'il est ce qu'on appelle *in fructu*, & par conséquent qu'il appartient non seulement à l'usufruitier du Fief ou à la douairiere ; mais encore au Fermier, si par l'acte de Ferme le Seigneur bailleur n'en fait une réserve expresse ou implicite ; mais la réserve sera implicite, si le Seigneur a retenu en général les droits & profits casuels ; parce que les lods & ventes y étant compris, le droit de Varech qui est comparablement plus casuel encore, à plus forte raison censé réservé.

Si le Fief appartient à l'Eglise, comme le Bénéficier ne peut engager le fonds du bénéfice, & que d'ailleurs en pareil cas, il n'y auroit pas lieu à la contrainte par corps contre le Bénéficier, ce seroit inutilement qu'il demanderoit la garde du Varech, s'il n'offroit en même temps bonne & suffisante caution, ou les Officiers de l'Amirauté qui lui confieroient ce dépôt sans cette précaution, s'exposeroit à en répondre en leurs noms envers les propriétaires réclamateurs.

Il en faut dire autant si le Fief est possédé par une douairiere, les raisons étant absolument les mêmes.

A l'égard de l'usufruitier ordinaire, quoique sujet à la contrainte par corps pour la restitution du Varech qui lui seroit confié, comme il ne peut pas non plus engager le Fief au préjudice du propriétaire, il y auroit également de l'indiscrétion à lui laisser la garde du Varech, sans exiger de lui une caution ; avec cette seule différence qu'on pourroit alors ne pas regarder d'aussi près à la solvabilité de la caution.

Même décision par rapport au Fermier qui, par la nature de sa Ferme, auroit le droit de Varech, quoiqu'on pourroit dire ce semble, que le Seigneur l'ayant subrogé en son lieu & place, devroit répondre subsidiairement de sa solvabilité. Mais cela seroit trop rigoureux, & d'ailleurs ne sauroit se soutenir en point de droit. Il ne faut pas confondre un Fermier avec un porteur de procuration, qui représente essentiellement celui dont il a le pouvoir, & qui par conséquent, l'engage aux termes du pouvoir, suivant l'axiome, *qui per alium facit, per se ipsum facere videtur.*

Enfin, pour ce qui est du Seigneur de Fief en minorité, s'il a un tuteur, nul doute que la garde de Varech ne doive être confié à ce tuteur, sans qu'on puisse exiger de lui caution, parce qu'il représente aussi essentiellement, & qu'il engage aussi efficacement son mineur pour tout ce qui regarde son administration, qu'un porteur de procuration engage le majeur dont il a le pouvoir.

Mais s'il n'a plus de tuteur parce qu'il est émancipé, sa majorité féodale ne suffisant pas en pareille hypothese pour l'engager sans espérance de restitution ; c'est le cas de ne lui laisser la garde du Varech que moyennant bonne & suffisante caution.

Au surplus, dans les cas ci-dessus de l'usufruitier & du Fermier, les défenses

portées par l'article 40, au ſujet des journées par eux employées au ſauvement & à la garde des effets, les regardent abſolument comme le Seigneur propriétaire du Fief, de même que celles des art. 38 & 41, & de celui qui ſuit.

Il reſte à obſerver ſur celui-ci que, ſi, faute par les Seigneurs d'avoir conſtaté & réglé entr'eux les bornes de leurs Fiefs voiſins de la mer, il s'éleve des conteſtations qui arrêtent ou ſuſpendent le ſauvement & le tranſport des effets en lieu de ſûreté, ou qui, de quelque maniere que ce ſoit, occaſionnent des dommages & intérêts, ils en répondront, aux termes de cet article, à qui il appartiendra; c'eſt-à-dire, qu'ils en feront raiſon aux propriétaires réclamateurs, & cela ſolidairement, attendu la faute commune à tous les contendans; ſauf à eux à faire décider ſur qui la faute devra être rejettée en particulier, & par conſéquent qui devra en ſupporter la peine, tant en principal que tous acceſſoires.

ARTICLE XLIV.

SEront punis de mort les Seigneurs des Fiefs voiſins de la mer, & tous autres qui auront forcé les pilotes ou locmans, de faire échouer les navires aux côtes qui joignent leurs terres, pour en profiter, ſous prétexte de droit de Varech ou autre, tel qu'il puiſſe être.

SI les Seigneurs riverains de Normandie ſont déſignés ici plus particuliérement que les Seigneurs des autres Provinces maritimes, c'eſt que l'intérêt de leur droit de Varech pourroit tenter & les porter plus aiſément à pratiquer cet indigne & exécrable moyen de le faire valoir.

Mais, parce que c'eſt un crime capital & horrible de forcer les pilotes ou locmans de faire échouer des navires, quelque ſoit le motif qui le faſſe commettre, notre article n'a rien de trop rigoureux, & au contraire eſt extrêmement juſte, en ſoumettant à la peine de mort tous ceux qui en feront coupables, Seigneurs, & toutes autres perſonnes indiſtinctement.

Ainſi un Capitaine de navire qui en aura uſé de la ſorte, encourra la même peine; & c'eſt auſſi la diſpoſition de l'art. 36, tit. premier, liv. 2 ci-deſſus, pour le cas où il a lui-même fait périr ou échouer ſon vaiſſeau. Mais comme ce même article ſuppoſe qu'il l'ait fait malicieuſement, & qu'il a été obſervé, ſur le même article, qu'il n'y aura rien à lui imputer, ſi l'échouement eſt devenu néceſſaire pour ſe garantir d'un naufrage abſolu & inévitable ſans cela, pourvu néanmoins qu'il ne ſe ſoit déterminé à l'échouement que par l'avis du plus grand nombre de l'équipage; il en faut dire autant du cas même où il y aura à bord un pilote-côtier ou locman, quoique ce pilote ſe ſoit oppoſé à l'échouement l'avis du plus grand nombre en pareilles circonſtances, devant toujours l'emporter & ſervir d'excuſe à un Capitaine, d'autant plutôt que l'expérience n'apprend que trop que les pilotes-lamaneurs ne ſont pas exempts de fautes, même les plus lourdes, par impéritie ou autrement. Mais ſi, de ſon chef & contre l'avis de ſon équipage, il forçoit le pilote d'échouer le navire, il ſeroit dans le cas de notre article; ou s'il y avoit quelques circonſtances capables de le faire préſumer qu'il n'auroit pas eu deſſein de commettre en

cela un crime, il feroit pour le moins refponfable de tous les dommages & intérêts, déclaré indigne de commander à l'avenir aucun navire.

Quoique l'article ne parle que de ceux qui auront forcé les pilotes d'échouer des navires, il eft évident qu'il faut l'appliquer tout de même à ceux qui les y auront incités, portés & engagés moyennant argent ou promeffe de récompenfe, parce que alors ils feront tous coupables & complices du crime. Auffi eft-ce la difpofition formelle de l'art. 26 des Jugemens d'Oleron, cité fur l'art. 2 ci-deffus, & qui eft d'autant plus remarquable, que le genre du fupplice prononcé contre les Seigneurs, affez cruels pour fe prêter à d'auffi déteftables manœuvres, eft plus fingulier.

Pour ce qui eft des pilotes locmans, qui de deffein prémédité font échouer ou périr les navires, leur punition eft marquée à part & différemment, dans l'art. 25 des mêmes Jugemens d'Oleron. Il en eft parlé ci-deffus, art. 18, tit. 3 du préfent livre.

ARTICLE XLV.

CEux qui allumeront la nuit des feux trompeurs fur les greves de la mer, & dans les lieux périlleux, pour y attirer & faire perdre les Navires, feront auffi punis de mort, & leurs corps attachés à un mât planté où ils auront fait les feux.

AU moyen de ces feux trompeurs, les navigateurs n'en feroient pas quittes vraifemblablement par un échouement fimple de leur navire, le naufrage complet s'enfuivroit, felon toute apparence, peut-être même avec perte de la vie. Ainfi le crime étant encore plus grand que dans le cas du précédent article, il étoit tout naturel d'ajouter l'ignominie à la peine de mort, en ordonnant que les corps des coupables condamnés fuffent attachés à un mât ou poteau planté dans le lieu où le feu auroit été fait, afin que la honte & la vérité du fupplice ferviffent à détourner de pareils crimes.

Ces feux trompeurs, aux termes de notre article, font ceux qui font allumés la nuit fur les greves & autres endroits périlleux pour y attirer & faire perdre les navires. Ainfi il ne faut pas le confondre avec les feux ordonnés pour la garde-côte, par l'art. 5, tit 6 ci-deffus, ni avec ceux que les pêcheurs doivent montrer, fuivant plufieurs articles du tit. 5 du livre fuivant, encore moins avec les feux entretenus pour la fûreté de la navigation.

Il ne faut pas non plus les confondre avec les autres feux qu'il eft défendu aux mêmes pêcheurs de montrer fur leurs bâtimens, par l'art. 7 dudit tit. 5, puifqu'à ce fujet il n'échoit qu'une punition corporelle, au lieu que dans le préfent article, il s'agit de la peine de mort. Cependant fi ces pêcheurs fe plaçoient près de la côte, dans des endroits dangereux, & qu'ils fiffent des feux capables d'attirer des navires près d'eux, il faudroit dire qu'ils feroient dans le cas de cet article.

Tel eft auffi l'avis de Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 3*, *cap. 9*, *n. 23 & 24*, *fol. 316*; mais il femble exiger que la mort ou le naufrage s'enfuive, de même

que Peckius *de re nauticâ*, ſur la loi 10, ff. *de incend. ruin. nauf. fol.* 366. En quoi il y a trop d'indulgence ; car enfin ces feux n'étant montrés qu'à deſſein de tromper les navigateurs, le crime eſt commis par ce ſeul fait, & il n'eſt pas queſtion d'en juger par l'événement. Ce ſeroit enhardir les coupables à tenter l'aventure par l'eſpérance de l'impunité, ou d'en être quittes pour un léger châtiment, & de quelle conſéquence ne ſeroient pas d'auſſi pernicieux exemples !

C'eſt par cette raiſon au reſte que Vinnius ſur cet endroit de Peckius, après avoir dit, *nam hæc res & praviſſimi exempli eſt*, a ajouté, *& quid aliud eſt oſtenſo lumine, dolo malo hominem in perniciem trahere, quam mortis cauſam præbere ?* A quoi l'on peut joindre la loi 15, *ff. ad legem Corneliam de ſicaris*, conçue en ces termes : *nihil intereſt occidat, quis, an cauſam mortis præbeat.*





TITRE X.

DE LA COUPE DU VARECH OU VRAICQ, SAR OU GOUESMON.



OTRE Ordonnance a réuni ces termes, *varech au vraïcq*, *ſar ou gouesſmon*, qui expriment la même choſe pour ſe faire entendre dans les différens pays où cette choſe n'eſt connue que ſous l'un de ces noms.

En effet, l'herbe dont il eſt ici queſtion, s'appelle en Normandie, varech ou vraïcq ; en Aunis, Saintonge & Poitou, ſar uu ſart ; & en Bretagne, goueſmon.

On peut voir dans les Dictionnaires ce que c'eſt que cette herbe, qui croît ſur les rochers & ſur les banches, ou bancs de pierre, que la mer arroſe continuellement, ou à toutes les marées-

Il y a des côtes qui en ſont prodigieuſement garnies, d'autres où l'on en trouve peu, & d'autres enfin où l'on n'y en voit qu'autant que la mer y en apporte d'ailleurs. Il eſt à remarquer à ce ſujet, que dans les temps ou la mer eſt extraordinairement agitée par la tempête & par des ouragans, la violence de ſes flots détache des rochers & des banches une grande quantité de cette herbe, qu'elle reunit & moncele par le mouvement qui la rapproche & l'éloigne continuellement du rivage ; il eſt à remarquer, dis-je, qu'après avoir formé des maſſes prodigieuſes de ces brins d'herbes, qu'elle a recueillis de divers endroits, elle s'en décharge enfin ſur quelques plages, par des flots redoublés à la faveur d'un vent impétueux.

C'eſt ordinairement dans des anſes ou enfoncemens qu'elle fait ces ſortes de dépôts, & ils y ſont plus ou moins conſidérables, ſelon que la tempête a été plus ou moins violente & longue.

Comme cette herbe eſt très-propre à engraiſſer & fertiliſer les terres, l'ardeur à la ramaſſer eſt telle, que les habitans des côtes ſuſpendent tout autre occupation pour aller recueillir celle qu'ils ſavent avoir été jettée par la mer ſur les greves. Ils épient même le temps où ils prévoient qu'il pourra y en avoir ſur le rivage, pour ne pas ſe laiſſer prévenir par d'autres : car, en cette partie, il n'y a de préférence pour perſonne ; la choſe eſt au premier occupant, aux termes de l'art. 5 ci-après.

Il en eſt autrement du ſart attaché au rocher ou à la banche. L'Ordonnance veut qu'on le regarde comme faiſant partie du territoire ; & par cette raiſon,

elle en attribue la récolte aux habitans voisins du même territoire. Mais comme d'un autre côté la distribution en seroit nécessairement inégale entr'eux, s'il n'y avoit pas un temps fixé pour la coupe, afin que tous puissent en profiter; & que d'un autre côté, il est intéressant pour la conservation du frai du poisson, que la coupe du sart ne se fasse pas en tout temps, il étoit nécessaire d'y établir une police, & c'est à quoi l'Ordonnance a pourvu dans ce titre. Il est vrai que depuis long-temps cette police est négligée, sur-tout en Aunis; mais, trop utile pour être sujette à prescription, il sera facile de la faire revivre, dès que les habitans qui y ont intérêt, le requerront, ou que quelque autre circonstance l'exigera.

Une derniere propriété ou utilité du sart, c'est qu'il est propre à la fabrication du verre; mais les privileges accordés aux Directeurs & Entrepreneurs des Verreries, ne peuvent donner atteinte au droit attribué par notre Ordonnance aux habitans des paroisses situées sur les côtes de la mer.

Il est intervenu sur cette matiere une Déclaration du Roi du 30 Mai 1731, qui, en confirmant toutes les dispositions des articles dont ce titre est composé, y en a ajouté de nouvelles. Il est vrai que cette Déclaration ne regarde que les provinces de Flandres, pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie; mais, à cela près que les temps pour faire la coupe du sart y sont trop variés pour faire regle ailleurs, on y trouve des décisions qui conviennent à tous les pays où l'on fait usage de cet herbe : c'est pourquoi elle sera transcrite à la suite de ce titre.

ARTICLE PREMIER.

LEs habitans des Paroisses situées sur les côtes de la mer, *s'assembleront* le premier Dimanche du mois de Janvier de chacune année, à l'issue de la Messe paroissiale, pour régler les jours auxquels devra commencer & finir la coupe de l'herbe appellée varech & vraïcq; sart ou gouesmon, croissant en mer à l'endroit de leur territoire.

IL résulte incontestablement que la disposition, tant de cet article, que du troisieme & du quatrieme, que le sart vif; c'est-à-dire, celui qui tient par la racine au rocher ou à la banche, est une dépendance du sol, & qu'à ce titre la dépouille en appartient aux habitans de la paroisse du territoire, privativement à tous autres, à qui il est défendu, & de même au Seigneur, de les troubler dans l'exercice de ce droit; mais c'est à condition par eux de se servir de ce sart pour améliorer leurs terres de la même paroisse, sans pouvoir le transporter ailleurs ni le vendre aux forains, à peine de cinquante livres d'amende & de confiscation des chevaux & harnois.

La raison pour laquelle le sart vif a été attribué aux habitans de chaque paroisse du territoire où il croît, est sans doute l'incommodité & le dommage qu'ils reçoivent du voisinage de la mer; soit par les vents impreignés de parties salées qui brûlent & dessechent si souvent la feuille & la fleur des arbres & des vignes, de même que les fruits de toute espece, des terreins trop près des

côtes ; ſoit par l'écume que la mer en couroux éleve en précipitant ſes flots à coups redoublés contre le rivage : écume qui, en franchiſſant les falaiſes même les plus hautes, ſe décharge comme un brouillard épais ſur toutes les terres des environs & même à une aſſez grande diſtance.

Il étoit donc juſte que les poſſeſſeurs des terres ſujettes à de pareils ravages, dont le moindre effet eſt de les rendre arides & brûlantes, reçuſſent une ſorte de dédommagement, au moyen de l'octroi du privilege de recueillir ſur leurs côtes une herbe propre à fertiliſer ces mêmes terres.

Mais, comme il a été obſervé, il étoit néceſſaire d'établir une police pour la coupe de cette herbe, & cela par deux raiſons. La premiere pour garder l'égalité, autant qu'il étoit poſſible, entre ceux qui devroient participer au même privilege, en leur aſſignant un temps durant lequel ils pourroient tous concourir à cette ſorte de moiſſon ; de peur que ſans cela, les plus âpres & les plus entreprenans, n'uſaſſent d'une diligence préjudiciable aux autres ; la ſeconde pour conſerver le frai du poiſſon, auſſi-bien que le petit poiſſon, qui, trop foible pour lutter contre les vagues de la mer, lors même qu'elle n'eſt pas agitée, ou pour ſoutenir la trop grande fraîcheur, trouve ſous le ſart un abri qui tout à la fois le met hors d'inſulte de la part des vagues, de même que des gros poiſſons, & lui fait reſſentir une chaleur douce, cauſée par le ſoleil qui échauffe, dans la belle ſaiſon, la partie du rivage que la mer découvre pendant le reflux ou le temps qu'elle employe à ſe retirer.

Cette derniere raiſon, bien plus conſidérable encore que l'autre, ne frappe pas certaines gens, à qui il ſemble que c'eſt ſe défier de la providence que de prendre des précautions pour empêcher la deſtruction du petit poiſſon, Selon eux, & ce ne ſont pas toujours les gens du peuple qui tiennent ce langage, la mer eſt inépuiſable, & le petit poiſſon pris qu'on lui rendroit, en vue de le laiſſer groſſir, deviendroit la proie, ou d'un autre pêcheur, ou des gros poiſſons. Pitoyable raiſonnement qui ne vaut pas la peine d'être réfuté, ou plutôt qui ne l'eſt que trop par une funeſte expérience. La pêche du poiſſon frais eſt en effet extraordinairement diminuée ſur toutes les côtes du Royaume. A la Rochelle en particulier, il y avoit depuis moins de quarante ans, trente-trois maîtres de traverſiers, ou autres bâtimens faiſant la pêche, & actuellement on n'en compte que neuf. D'où cela procéde-t'il, ſi ce n'eſt de la ſtérilité de la pêche ? Et cette diſette, à quoi peut-on l'attribuer, ſinon à la dévaſtation du petit poiſſon & du frai, par le moyen des parcs & buchots, ou, malgré l'attention des perſonnes prépoſées pour y veiller, on ſe ſert d'engins & de filets avec leſquels les plus petits poiſſons ſe trouvent pris, ſans qu'il en puiſſe échapper aucuns ? Mais ce ſont-là des plaintes anticipées qu'il ne faut pas pouſſer plus loin ici ; il convient de les réſerver pour le livre ſuivant. Venons au détail de notre article.

Les habitans, ſoit propriétaires, ſoit cultivateurs à titre de ferme ou colonage, ſoit même qu'il n'aient aucun bien à faire valoir, puiſqu'ils n'en ſont pas moins habitans de la paroiſſe. Par rapport aux fermiers ou colons, leur droit à la coupe du ſart ne peut être révoqué en doute, attendu qu'il ne s'agit ici que d'engraiſſer des terres, pour leur faire produire les fruits qu'elles ne donneroient pas ſans cela, ou du moins en auſſi grande quantité. Or cet engrais ayant les fruits pour objet, doit être commun à tous ceux qui ont droit aux fruits,

fruits, qu'ils ſoient propriétaires des terres, ou qu'ils n'en ſoient que les fermiers ou colons. D'ailleurs, une terre fumée eſt améliorée pour un certain temps; ainſi le propriétaire y trouve toujours ſon compte.

A l'égard des habitans ſans terrein à cultiver, l'objet de l'Ordonnance étant en sûreté, au moyen des défenſes faites par l'article 3 de tranſporter le ſart ſur d'autres territoires, rien ne peut les exclure de la participation à la coupe du ſart. En effet, puiſqu'il faut néceſſairement que le ſart ſoit employé dans la même paroiſſe, qu'importe par qui il ſoit coupé & enlevé? Cette propoſition ſera encore plus développée ſur ledit article 3.

D'un autre côté, pour être réputé habitant, à l'effet de prendre part à la coupe du ſart, il ſuffit de poſſéder des terres dans la paroiſſe, quoiqu'on n'y demeure pas réellement : de ſorte que ſi une même perſonne a des terres en pluſieurs paroiſſes maritimes, elle aura droit de couper ou acheter du ſart dans chacune de ces paroiſſes, pourvu néanmoins qu'elle n'emploie pas le ſart d'une paroiſſe dans les terres d'une autre. S'il en étoit autrement en effet, les bourgeois qui habitent les villes ſeroient privés de la reſſource que donne le ſart pour améliorer leurs domaines. Ainſi, en cette partie, le droit d'habitant ſe titre indifféremment, ou de la demeure effective ſur la paroiſſe, ou de la qualité du poſſeſſeur de terreins dans la même paroiſſe.

Des paroiſſes ſituées ſur les côtes de la mer. C'eſt-à-dire, de celles qui s'étendent juſqu'au rivage de la mer, & qui l'ont pour bornes, à l'excluſion des paroiſſes ſupérieures qui ſont plus avant dans les terres, & qui ne confinent pas à la mer, & cela, quoique les habitans de ces paroiſſes ſupérieures ſoient ſujets, comme les autres, au guet de la mer & à la garde des côtes, parce que le ſervice de la garde-côte n'a rien de commun avec le motif qui a fait accorder aux riverains le privilege excluſif de couper le ſart croiſſant ſur leurs côtes; c'eſt-à-dire, que ceux qui ne ſont pas riverains n'éprouvent pas, comme ceux-ci, l'incommodité & le dommage inſéparable du trop grand voiſinage de la mer.

S'aſſembleront. L'article premier, titre 3, de la Déclaration du Roi, du 30 Mai 1731, veut tout de même que les habitans s'aſſemblent le premier Dimanche de l'année. Les onze premiers articles du titre premier reglent le temps de la coupe du ſart, & chacune des paroiſſes qui y ſont dénommées a ſon temps diſtingué : il eſt en général de trente jours; mais ces trente jours ſe prennent, ſuivant la différence des paroiſſes, depuis le 15 Janvier juſqu'à trois jours après la pleine lune d'Avril. Il y a long-temps que ces aſſemblées ne ſe tiennent plus dans le pays d'Aunis. Où elles ont été le plus pratiquées, c'eſt dans l'Iſle de Ré, ſur-tout à Sainte-Marie; mais elles y ont ceſſé, comme ailleurs, depuis plus de vingt ans.

Les mémoires qui m'ont été fournis, & où j'ai trouvé ces particularités, ajoutent que ces aſſemblées ſe faiſoient le premier Octobre, & que, de ce jour-là juſqu'au premier Mars ſuivant, il étoit défendu de couper le ſart. Mais il eſt évident qu'on s'eſt trompé, & qu'on a voulu dire plutôt tout le contraire : car enfin ç'auroit été défendre de couper le ſart dans le temps préciſément qu'il convient de le cueillir, comme ne pouvant plus croître, & permettre de le couper non-ſeulement dans le temps de ſon croît, mais encore dans la ſaiſon où il doit ſervir de refuge au petit poiſſon.

En ſuppoſant donc que la coupe du ſart ne ſe fît que depuis le mois d'Octobre juſqu'au mois de Mars, il n'y avoit rien à dire, quoique notre article, en fixant l'aſſemblée au premier Dimanche du mois de Janvier de chaque année, indique naturellement que l'uſage étoit alors de couper le ſart dans le même mois de Janvier, ou, au plus tard, dans le mois de Février ; car on ne s'aſſemble pas à deſſein de régler des opérations de cette nature, pour en reculer l'exécution.

Cela n'empêchoit pas néanmoins que les habitans ne puſſent s'aſſembler avant le mois de Janvier, pour anticiper la coupe du ſart, pourvu qu'elle ne commençât pas avant le mois d'Octobre, & qu'elle finît avant le mois de Mars, pour ne pas nuire au petit poiſſon & à la reproduction de cette herbe.

La raiſon de cette anticipation du temps de la coupe du ſart eſt, qu'en certains cantons, on l'emploie, dans les terres comme dans les vignes, tel qu'on le tire de la côte, ſans le laiſſer pourrir & devenir fumier, comme d'autres font au contraire, avant de s'en ſervir. A l'égard de ces derniers, il importoit peu en quel temps ſe fît la coupe du ſart ; mais les autres avoient intérêt qu'elle ſe fît dans les mois d'Octobre, de Novembre ou de Décembre.

Comme les côtes de l'Aunis ſont preſque toutes vignobles, & que le ſart, quoique très-propre à rétablir les vignes, a ce défaut d'altérer, pendant quelques années, la qualité du vin, juſqu'à lui communiquer ſon ſel & ſon odeur, la plupart des cultivateurs ont négligé, depuis long temps, d'en faire uſage pour leurs vignes ; & delà l'emploi du ſart étant devenu, en quelque ſorte, le partage des ſeuls payſans, c'eſt la vraie cauſe de la ceſſation totale des aſſemblées ordonnées par cet article.

Il paroît néamoins actuellement qu'à l'imitation des habitans de l'Iſle de Ré, pluſieurs propriétaires de vignes ſont déterminés à les ſarter, nonobſtant l'influence de cette herbe ſur la qualité du vin. En effet, ceux-là ne doivent pas s'en embarraſſer, qui ſont dans l'uſage de convertir, chaque année, leur vin en eau-de-vie. Si leur exemple eſt ſuivi d'un certain nombre d'autres, ce ſera alors qu'on pourra faire revivre ces aſſemblées, pour l'indication des jours de la coupe du ſart : car, comme il a été obſervé, il n'y a point de preſcription à alléguer contre un Réglement de Police, tel que celui-ci, qui a pour objet de faire jouir, ſans trouble & ſans confuſion, d'une choſe déclarée commune, tous ceux qui ont droit d'y participer.

Mais juſqu'à ce qu'il ſoit expédient de rétablir ces aſſemblées ; c'eſt-à-dire, juſqu'à ce qu'elles ſoient requiſes par un certain nombre d'habitans, ou qu'à l'occaſion de la récolte du ſart, il s'éleve des querelles qui engagent les Juges de l'Amirauté à en ordonner d'office le renouvellement, les choſes doivent reſter ſur le pied où elles ſont ; de maniere que les riverains pourront, ſans offenſe, continuer de couper le ſart dont ils auront beſoin ſur les côtes de leurs paroiſſes, quand ils le jugeront à propos, pourvu toutefois que ce ne ſoit pas en temps prohibé, c'eſt-à-dire, depuis le premier Mars juſqu'au premier Octobre. Autrement ils ſeroient ſujets à être pourſuivis par le Miniſtere public, pour ſubir la condamnation à une amende de cinquante livres, avec confiſcation des chevaux & harnois, dont la ſaiſie auroit été faite, conformément à l'article 3 ci-après.

Il ne faut pas qu'on diſe que l'amélioration des terres eſt un objet plus inté-

ressant que la conservation du petit poisson, pour rendre la pêche plus utile & plus abondante; car, outre que la proposition trouveroit autant de contradicteurs pour le moins que de partisans, c'est que, s'il étoit permis de couper le sart en tout temps, & lorsqu'il croît encore, aussi-bien que lorsqu'il a cessé de croître, ce seroit tout à la fois exposer le frai du poisson à périr, & se priver, en grande partie, de la ressource que l'on a pour engraisser les terres, en ne coupant le sart que lorsqu'il a reçu tout son accroissement.

Il est à observer, au reste, que notre Ordonnance ne parle que de couper le sart, & nullement de l'arracher, parce que ce seroit en empêcher la production. C'est bien assez de celui que la mer arrache, sans que la main de l'homme contribue à sa dévastation. Quiconque seroit convaincu d'avoir arraché du sart, au lieu de l'avoir coupé, seroit donc punissable d'amende arbitraire pour la premiere fois, avec défenses de récidiver sur plus grande peine, & même d'être poursuivi extraordinairement.

L'article 4, tit. 2 de la Déclaration du Roi, du 30 Mai 1731, prononce pour ce cas une amende de 300 liv. & menace de punition corporelle en cas de récidive; mais ce n'est que pour les pays qui en sont l'objet.

ARTICLE II.

L'Assemblée sera convoquée par les Syndics, Marguilliers ou Trésoriers de la Paroisse; & le résultat en sera publié & affiché à la principale porte de l'Eglise, à leur diligence, à peine de dix livres d'amende.

SI ces assemblées se rétablissent en Aunis, il s'agira de les tenir, & d'en publier le résultat dans la forme prescrite par cet article, sur peine d'amende qui y est portée, parce qu'alors, chacun ayant intérêt d'être informé du temps de la coupe du sart pour en profiter, plusieurs se trouveroient frustrés de leur droit, faute de notoriété du résultat qui auroit déterminé les jours auxquels la coupe devoit se faire. La Déclaration du Roi ci-dessus citée, après avoir renouvellé le présent article dans l'article 2 du titre 2, ajoute, article 3, que les Syndics, &c. remettront au Greffe de l'Amirauté, sous la même peine de dix livres d'amende, un double du résultat de ladite assemblée, deux jours après qu'elle aura été tenue.

Le bénéfice de la coupe du sart, au reste, est tel, que chaque habitant a droit d'enlever ce qu'il en a coupé, amoncelé & mis sur le rivage, hors d'atteinte des flots de la mer. Le sart qu'il a ainsi déposé lui appartient; de maniere que si quelqu'autre en fait l'enlévement, il est fondé à se pourvoir en restitution avec dépens, dommages & intérêts. Il en seroit de même du sart que la mer auroit jetté à la côte, dès qu'il l'auroit aussi amoncelé & mis à part sur le bord de la mer.

On en useroit encore de la sorte, dans le cas où l'usage de la coupe en commun seroit renouvellé. Chacun emporteroit tout de même, comme sien, le sart

qu'il auroit coupé & mis en tas sur la côte ; sauf, en cas de contestation, à partager le territoire, & à en assigner une portion à chaque habitant pour que tous puissent, sans confusion & sans trouble, participer à la coupe du sart.

ARTICLE III.

FAisons défenses aux habitans de couper les Vraicqs *de nuit & hors les temps réglés par la délibération de leur communauté*, de les cueillir *ailleurs que dans l'étendue des côtes de leurs paroisses*, & de les vendre *aux forains*, ou porter *sur d'autres territoires*, à peine de cinquante livres d'amende, & de confiscation des chevaux & harnois.

CES défenses de couper le sart *de nuit & hors les temps réglés par la délibération de leur communauté*, supposant des assemblées qui ne sont plus en usage depuis long-temps, il semble qu'il ne devroit plus en être question. Cependant il faut tenir le contraire, & dire que si la défense de couper le sart de nuit n'a plus pour objet d'empêcher quelques habitans de couper le sart en cachette, au préjudice des autres, elle subsiste au moins par un autre motif, qui est de s'assurer si le sart n'est point arraché plutôt que coupé. De même, quoiqu'il n'y ait plus de temps réglé pour faire la coupe du sart en commun, il y en a toujours un durant lequel toute coupe du sart est prohibée. Ainsi la seconde défense subsiste encore pour ce temps-là, qui est, comme il y a été observé, depuis le premier Mars jusqu'au premier Octobre.

L'amende pour contravention à cet article est portée à 300 liv. par la Déclaration du Roi, du 30 Mai 1731, art. 12 du tit. premier, & art 5 & 6 du tit. 2. La peine corporelle y est même ajoutée en cas de récidive.

Pour ce qui est des autres défenses, qui sont faites aux habitans des côtes *de cueillir* le sart *ailleurs que dans l'étendue des côtes de leurs paroisses, & de le vendre aux forains, ou porter sur d'autres territoires* que le leur ; comme elles sont indépendantes de la tenue des assemblées, elles sont toujours les mêmes, & leur infraction seroit nécessairement suivie de punition que cet article y a attachée.

Il résulte donc delà, ainsi qu'il a été observé ci-dessus, que le sart vif fait partie du territoire où il tient par la racine ; que, par cette raison, la dépouille en est attribuée aux habitans de la paroisse contiguë à ce territoire, à l'exclusion de tous autres, quoiqu'il en soit autrement de la faculté d'y pêcher ; que cette attribution est tellement exclusive, que non-seulement un habitant riverain n'a pas la faculté de couper du sart nulle part, mais même que le riverain d'une paroisse n'a pas le droit d'aller couper du sart dans une autre paroisse que la sienne, s'il n'y possede des terres, parce que ce privilege est réservé aux habitans de la paroisse ; que cependant ce même privilege a pour objet l'amélioration des terres de la même paroisse, puisqu'il n'est pas permis de transporter le sart ailleurs, ni d'en vendre ou céder aux *forains* : terme qui désigne ici tous autres que les habitans de la paroisse.

Mais de ce que la défense ne regarde que les forains, il s'ensuit que le sart

peut être vendu par un habitant à un autre de la même paroiffe; &, par une feconde conféquence également naturelle, qu'il n'eft pas néceffaire qu'un habitant, pour participer à la récolte du fart, ait des terres à améliorer dans la paroiffe. Sa qualité d'habitant lui fuffit, pourvu qu'il ne difpofe de fa part du fart qu'au profit de quelque autre de la paroiffe. Et c'eft ainfi qu'on voit, chaque année, des payfans riverains vendre le fart qu'ils ont coupé, aux bourgeois de la même paroiffe.

Il y auroit de la témérité, au refte, à les troubler dans cette poffeffion, fous prétexte qu'ils n'ont pas des terres à engraiffer.

1.°, Ils font habitans, & notre Ordonnance n'exige rien de plus pour former le droit de participer à la coupe du fart. Il eft vrai que l'objet de l'Ordonnance eft l'amélioration des terres de la paroiffe; mais cet objet n'eft-il pas également rempli, dès que le fart ne fort pas de la paroiffe? Qu'importe en effet, par qui le fart foit coupé ou enlevé, pourvu qu'il ne foit employé que dans les terres de la même paroiffe?

2.°, La permiffion que notre article donne, par argument *à contrario*, de vendre du fart aux habitans de la même paroiffe, eft abfolument décifive en faveur du fimple habitant qui n'a pas de terres à faire valoir; autrement il faudroit conclure que l'habitant, poffeffeur de quelques terreins, ne pourroit couper du fart qu'à condition précifément de l'employer dans fes terres, ce qui feroit abfurde. Or fi un tel habitant peut couper du fart pour le vendre à un autre qui en a befoin, pourquoi l'habitant non cultivateur ne le pourroit-il pas tout de même? Le coupant alors pour quelqu'un qui en a befoin, n'eft-ce pas tout comme fi ce dernier le coupoit lui-même? Ce n'eft guerre que par ce moyen au refte que les bourgeois peuvent avoir du fart.

ARTICLE IV.

FAifons auffi défenfes à tous Seigneurs des Fiefs voifins de la mer, de s'approprier aucune portion des rochers où croît le Varech, d'empêcher leurs vaffaux de l'enlever dans le temps que la coupe fera ouverte, d'exiger aucune chofe pour leur en accorder la liberté, & d'en donner la permiffion à d'autres, à peine de concuffion.

TEl eft le droit acquis aux riverains, par rapport à la coupe du fart qui croît fur les côtes de leurs paroiffes, qu'ils n'en peuvent être privés de la part des Seigneurs des Fiefs voifins de la mer, fous quelque prétexte que ce foit; & cela qu'ils foient leurs vaffaux ou tenanciers, ou qu'ils ne poffedent rien dans ces mêmes Fiefs.

C'eft fur ce principe qu'il eft défendu, par cet article, à tous Seigneurs, de quelque qualité & condition qu'ils foient, de s'approprier aucune portion des rochers & autres terreins où croît le fart ou varech; & en conféquence d'empêcher leurs vaffaux ou autres habitans de l'enlever dans le temps permis, d'exiger aucune chofe pour leur en accorder la liberté, & d'en donner la permiffion à ceux qui n'en ont pas le droit, Ces défenfes font réitérées dans

l'article premier, titre 3 de la Déclaration du Roi, du 30 Mai 1731.

La raiſon eſt qu'ils ne peuvent ſe dire propriétaires de ces terreins que la mer couvre & découvre à chaque marée; & que c'eſt au Roi ſeul qu'en appartient la propriété, par le titre de ſa ſouveraineté. Or, le Roi ayant bien voulu ſe démettre de ſon droit en cette partie, en faveur des habitans des paroiſſes maritimes, nul Seigneur ne pourroit y donner atteinte ſans crime, & ce crime eſt qualifié ici de concuſſion.

Les Seigneurs n'ont donc d'autre droit à cet égard que celui que leur donne le titre d'habitant, à l'effet de participer, comme les autres, à la coupe du ſart; & à la charge, comme eux, de ne point le tranſporter hors du territoire, ſans abuſer au reſte de leur qualité de Seigneur, pour reſtreindre ou gêner le droit des autres habitans.

Dans le titre précédent concernant les naufrages, il y a une exception portée par les articles 37 & ſuivans, en faveur du droit de varech, attribuée par la coutume de Normandie aux Seigneurs des Fiefs voiſins de la mer; mais ce droit de varech n'a rien de commun abſolument avec l'herbe dont il eſt ici queſtion, appellé *varech* dans la même province de Normandie: de ſorte que les défenſes, portées par cet article, regardent auſſi-bien les Seigneurs de Normandie que ceux des autres provinces du Royaume; & l'article qui vient d'être cité de la Déclaration du Roi, du 30 Mai 1731, en eſt une preuve ſans réplique.

L'article 2 du même titre permet même aux habitans d'aller couper le ſart, dans le temps réglé pour la coupe, juſques dans les pêcheries excluſives, ſans que les propriétaires de ces pêcheries puiſſent s'y oppoſer; &, s'ils le font, ils encourront l'amende de cinquante livres.

ARTICLE V.

PErmettons néanmoins à toutes perſonnes de prendre, indifféremment en tout temps & en tous lieux, les vraicqs jettés par le flot ſur les greves, & de les tranſporter où bon leur ſemblera.

ICI ceſſe le privilege des habitans des paroiſſes maritimes, parce qu'il ne s'agit plus de ſart vif, de ſart à couper, dépendant du territoire, & comme tel, réputé faire partie du fonds; mais ſeulement du ſart que la mer a jetté ſur le rivage, qui par conſéquent ne peut être qu'une épave, la mer ayant pu le pouſſer & le dépoſer en tout autre endroit que celui où il eſt trouvé.

Dans la regle, les épaves de mer, par rapport aux choſes qui n'ont appartenu à perſonne, comme étant du crû de la mer, telles que ſont l'ambre, le corail, les poiſſons à lard & autres ſemblables, ne ſont pas acquiſes en entier à ceux qui les trouvent ſur les greves: il ne leur revient que le tiers; & les deux autres tiers doivent être partagés entre le Roi & M. l'Amiral, *ſuprà*, article 29 du titre précédent. Mais ce qui concerne le ſart, il y a ici dérogation à la regle, puiſque notre article attribue au premier occupant tout celui que la mer aura jetté à la côte.

En cette partie, il n'eſt donc plus queſtion du privilege des riverains, ni

de la police établie par les articles précédens. Il eſt permis à quiconque, aux habitans des paroiſſes non maritimes comme aux riverains, d'enlever ce ſart indifféremment en tout temps & en tous lieux, avec faculté de le tranſporter & de l'employer où bon ſemblera à ceux qui en auront fait l'enlévement.

Delà il s'enſuit que les Seigneurs ſe rendroient coupables du crime de concuſſion, s'ils troubloient le premier occupant dans le droit d'enlever le ſart jetté par la mer à la côte, tout comme s'ils empêchoient les riverains de prendre part à la coupe du ſart vif, ou qu'autrement ils enfreigniſſent les défenſes portées par l'article précédent. En effet, dans un cas comme dans l'autre, ils abuſeroient également de leur pouvoir; leur droit, dans les deux cas, n'étant autre, dans la réalité, que celui d'habitant ou de premier occupant. Or ce que les Seigneurs ne pourroient entreprendre ſans crime, contre la permiſſion accordée par le préſent article au premier occupant, à plus forte raiſon les riverains ne le pourroient-ils pas non plus, ſans s'expoſer à une amende arbitraire, & à tous dépens, dommages & intérêts. L'article 4, titre 3, de la Déclaration du 30 Mai 1731, fixe l'amende, en ce cas, à cinquante livres. Par l'article 3, il eſt permis à tous particuliers & à tous autres d'aller, avec bateaux & autres bâtimens, cueillir en tout temps le ſart qui croît ſur les iſles & rochers déſerts en pleine mer, & de le tranſporter où bon leur ſemblera, avec défenſes à quiconque de les y troubler, à peine tout de même de 50 liv. d'amende. La raiſon eſt que ce ſart, croiſſant dans les iſles & ſur les rochers en pleine mer, doit naturellement appartenir au premier occupant, attendu qu'il s'agit là d'un terrein abſolument détaché d'un continent & d'un rivage, ſur lequel terrein, par conſéquent, les riverains ne peuvent avoir un droit acquis excluſivement à d'autres, Il en doit donc être de même que du ſart jetté par la mer ſur les côtes, qui appartient à celui qui le premier s'en empare, à quelque uſage qu'il le deſtine.

C'eſt pour cela qu'il y a quelques années, il fut fait défenſes aux habitans de Laleu de troubler un fabricant de verre dans le droit d'enlever le ſart qu'il avoit ramaſſé ſur la côte, & d'en diſpoſer; en même temps que défenſes lui furent auſſi faites, de ſon côté, de toucher au ſart vif, parce que, comme il a été obſervé, les privileges accordés aux verreries ſont ſubordonnés à celui que notre Ordonnance attribue aux riverains ſur le ſart croiſſant à la côte: de ſorte que ſi ce fabricant ſe fût borné à faire enlever le ſart jetté par la mer ſur le rivage, en le faiſant tranſporter par bateau ou autrement, pour le brûler & en tirer la ſoude, en quelque endroit libre & non nuiſible, il n'y auroit rien à lui dire. Mais ayant prétendu avoir droit de le faire brûler ſur la falaiſe, & en conſépuence y ayant établi des fourneaux, dont la fumée, ſe répandant au loin, incommodoit fort les habitans, leurs vignes & leurs bleds; ſur les plaintes des habitans à cette occaſion, & parce que d'ailleurs il ne s'en tenoit pas au ſart venu à la côte, il lui fut défendu de continuer ſon travail, enjoint de ſe retirer: ce qui fut exécuté ſans délai.

En cela, au ſurplus, les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle ne firent que ſe conformer à la Déclaration du Roi, du 30 Mai 1731, qui, en même temps qu'elle permet, art. 5, tit. 3, de convertir en ſoude le ſart libre pour l'uſage des verreries, défend de le brûler ſur le rivage, autrement que dans le temps où le vent viendra de terre, & portera la fumée du côté de la mer, à peine de 300 livres d'amende.

DECLARATION DU ROI,

AU sujet des Herbes de mer, connues sous les noms de Varech *ou* Vraicq, Sart *ou* Gouesmon, *sur les côtes des provinces de Flandres, Pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie.*

Donnée à Versailles le 30 Mai 1731.

Registrée en Parlement.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE: A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, SALUT. Nous avons été informés que les herbes de mer, connues sous les noms de *Varech* ou *Vraicq*, *Sart* ou *Gouesmon*, qui croissent sur les rochers au bord de la mer, conservent le frai du poisson qui s'amasse autour de ces herbes, que les poissons qui y éclosent y trouvent un abri & une pâture assurée; qu'ils s'y fortifient & y séjournent pendant l'été & une partie de l'automne, jusqu'à ce que les eaux, devenant froides, les obligent de se retirer dans le fond de la mer. Ces raisons Nous ont déterminé à donner des ordres pour la conservation de ces herbes, afin de rétablir l'abondance du poisson sur les côtes de notre Royaume, que les différens abus, tant par rapport à la pêche, que par rapport à la coupe des herbes, auroient entiérement détruite: Nous avons, à cet effet, renouvellé les dispositions de l'Ordonnance de la Marine, du mois d'Août 1681, au sujet de la coupe du Varech sur les côtes de nos Provinces de Normandie & de Picardie; & Nous avons en même temps défendu de faire cette coupe dans les temps que le frai du poisson & le poisson du premier âge séjournent à la côte: cependant, comme ces sortes d'herbes sont nécessaires à une partie des habitans de ces provinces, pour l'engrais de leurs terres, Nous avons fait faire des visites exactes sur les côtes desdites Provinces, pour être informé des endroits où les habitans ne peuvent point s'en passer pour l'engrais de leurs terres, & de ceux où il y en a suffisamment pour pouvoir fournir à cet engrais, & à faire de la soude, (marchandise nécessaire pour la fabrication du verre), & du temps pendant lequel il convenoit d'en permettre la coupe, en conciliant la conservation du frai du poisson, & du poisson du premier âge, avec le besoin que les habitans pourroient avoir de ces herbes plutôt dans une saison que dans une autre; il Nous a été remis à ce sujet des mémoires exacts, par lesquels Nous avons connu qu'il y avoit plusieurs Amirautés, & différentes paroisses dans d'autres Amirautés, où il ne croissoit point de ces sortes d'herbes, parce que toutes les côtes de ces paroisses étoient couvertes de sables ou de vases, sans qu'il y eût aucuns rochers; qu'il y avoit des endroits aussi où l'on ne faisoit aucun usage de ces herbes pour l'engrais des terres, parce que les habitans avoient, par le moyen de leurs bestiaux, des engrais plus que suffisans, & que Nous pourrions permettre la coupe de ces herbes sur les côtes de l'Amirauté de Cherbourg, pour être converties en soude, parce qu'il y en croît au-delà de ce qu'il en faut pour l'engrais des terres, & que cette coupe peut y être faite pendant l'été, sans qu'il en résulte un grand préjudice au frai du poisson & au poisson du premier âge. A CES CAUSES & autres à ce Nous mouvans, de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, Nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces présentes signées de notre main, disons, déclarons & ordonnons, voulons & Nous plaît ce qui suit:

TITRE PREMIER.

Des habitans des côtes de la mer des provinces de Flandres, Pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie, & Normandie, qui peuvent faire la coupe des herbes, connues sous les noms de Varech *ou* Vraicq, Sart *ou* Goesmon, *& de ceux auxquels il est défendu de faire cette coupe.*

ARTICLE PREMIER.

Les habitans de la paroisse de Criquebœuf & des hameaux qui en dépendent, pourront faire la coupe des herbes de mer, connues sous les noms de *Varech* ou *Vraicq*, *Sart* ou *Gouesmon*, pendant trente jours qui seront choisis par la

Communauté,

Communauté, entre le troisieme jour avant la pleine lune de Mars, & le troisieme jour après la pleine lune d'Avril.

II. Ceux des paroisses d'Heugueville, Cauville, Octeville & ses hameaux, Bleville, Sainte-Adresse, Ingouville, le Havre & la Grande-Haivre, pourront faire ladite coupe pendant trente jours, qui seront aussi choisis entre le troisieme jour avant la pleine lune de Mars, & le troisieme jour après la pleine lune d'Avril.

III. Ceux des paroisses d'Hermanville, Lion & ses hameaux, Luc, Langrunes & ses hameaux, Bernieres & Coursuelles, pourront aussi faire ladite coupe des herbes de mer, connues sous les noms de *Varech* ou *Vraicq*, *Sar* ou *Gouesmon*, pendant lesdits trente jours, qui seront choisis entre le troisieme jour avant la pleine lune de Mars, & le troisieme jour après la pleine lune d'Avril.

IV. Ceux des paroisses d'Arromanches, Tracy, Mannieux, Fontenaille, Longe, Marigny, Cosme & ses hameaux, Port-en-Bessin, Hupin, Viller, Sainte-Honorine-des-Pertes, Colleville & Saint-Laurent, pourront aussi faire lad. coupe pendant les même trente jours que dessus, qui seront choisis entre le troisieme jour avant la pleine lune de Mars, & le troisieme jour après la pleine lune d'Avril.

V. Les habitans des paroisses de Vierville, Saint-Pierre-du-Mont, Anglequeville & Grand-Camp, pourront faire la coupe desdites herbes pendant trente jours, à compter du 15 Mars jusqu'au 15 Avril suivant.

VI. Ceux des paroisses de Fontenay & ses hameaux, Quineville, Laître & Saint-Vaast, de la Hougue, pourront aussi faire la coupe desdites herbes pendant trente jours des mois de Janvier & Février.

VII. Ceux des paroisses de Réville & ses hameaux, Montfarville & son hameau, Barfleur, Gatteville, Gouberville, Neville, Rotoville, Coqueville & ses hameaux, Fermanville & ses hameaux, Maupertus & Breteville, pourront faire la coupe desdites herbes de mer, connues sous les noms de *Varech* ou *Vraicq*, *Sar* ou *Gouesmon*, pendant trente jours, qui seront choisis depuis le 15 Janvier jusqu'au 5 Mars suivant.

VIII. Ceux des paroisses de Cherbourg, Equeurdreville, Henneville & son hameau, Querqueville, Nacqueville, Urville, Omonville-la-grande, Digulville, Omonville-la-petite, Saint-Germain-des-Vaux & ses hameaux, Auderville, Jobourg & ses hameaux, Herqueville, Séjourville, Flamanville & ses hameaux, Seirtot & son hameau, & Rosel, qui voudront employer lesdites herbes de mer pour l'engrais de leurs terres, pourront en faire la coupe pendant trente jours, qui seront choisis entre le troisieme jour avant la pleine lune de Mars, & le troisieme jour après la pleine lune d'Avril.

Ceux desdites paroisses qui voudront employer lesdites herbes à faire de la soude, pourront en faire la coupe, à commencer du 15 Juillet jusqu'à la fin de Septembre.

IX. Ceux des paroisses des Moutiers-d'Alognes, Carteret, Barneville & ses hameaux, Saint-Georges, Gouey, Portbail, Surville, Breteville & ses hameaux, & S.t Germain-sur-Ay, pourront aussi faire ladite coupe pendant trente jours, qui seront choisis depuis le 20 Janvier, jusques & compris le huitieme jour après la pleine lune de Mars.

X. Les habitans des paroisses de Créances & ses hameaux, Pirou & ses hameaux, Geffosse & ses hameaux, Anneville, Gouville, Moncarville, Linerville, Blainville & ses hameaux, Agon & ses hameaux, Grimonville & ses hameaux, Requeville, Montmartin & ses hameaux, Hauteville & ses hameaux, Annoville, Lingreville & ses hameaux, & Briqueville pourront faire la coupe des herbes de mer, connues sous les noms de *Varech* ou *Vraicq*, *Sar* ou *Gouesmon*, pendant trente jours, qui seront choisis depuis le premier Février, jusqu'au huitieme jour après la pleine lune de Mars.

XI. Ceux des paroisses de Donville, Granville, Saint-Pair & ses hameaux, Boüillon, Carolles, Champeaux & Saint-Jean-le-Thomas, pourront aussi faire ladite coupe pendant lesdits trente jours, qui seront choisis depuis le premier Février jusqu'au huitieme jour après la pleine lune de Mars.

XII. Ceux qui ne seront point habitans des paroisses dénommées au présent titre, ne pourront y faire la coupe desdites herbes de mer, pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce puisse être, à peine de trois cents livres d'amende pour la premiere fois, & de punition corporelle en cas de récidive; & les habitans des autres paroisses maritimes desdites provinces de Flandre, pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie, ne pourront aussi, sous les mêmes peines, faire, dans aucun temps de l'année, la coupe desdites herbes de mer, soit qu'il y en ait actuellement sur les côtes de leur territoire, ou qu'il y en croisse par la suite.

TITRE II.

De la maniere de faire la coupe des herbes de mer, connues sous les noms de Varech *ou* Vraicq, Sar *ou* Gouesmon.

ARTICLE PREMIER.

Les habitans de chacune des paroiſſes dénommées dans le titre premier des préſentes, s'aſſembleront le premier Dimanche du mois de Janvier de chaque année, à l'iſſue de la Meſſe paroiſſiale, pour régler le nombre des jours qu'ils prendront d'entre ceux fixés par ledit titre premier des préſentes, pour la coupe des herbes de mer, connues ſous les noms de *Varech* ou *Vraicq*, *Sar* ou *Goueſmon*.

II. L'aſſemblée ſera convoquée par les Syndics, Marguilliers ou Tréſoriers de chaque paroiſſe; & le réſultat en ſera publié & affiché à la principale porte de l'Egliſe, à leur diligence, à peine de dix livres d'amende.

III. Leſdits Syndics, Marguilliers ou Tréſoriers, remettront au greffe de l'Amirauté du reſſort, ſous la même peine de dix livres d'amende, un double du réſultat de ladite aſſemblée, deux jours après qu'elle aura été tenue.

IV. La coupe ou récolte deſdites herbes ſera faite à la main avec couteau ou faucille. Défendons de la faire d'une autre maniere, & d'arracher leſdites herbes avec la main, & avec des rateaux & autres inſtrumens qui puiſſent les déraciner, à peine contre les contrevenans de trois cents livres d'amende pour la premiere fois, & de punition corporelle en cas de récidive.

V. Ladite coupe ou récolte ne pourra être faite ni pratiquée dans d'autres temps que ceux fixés par les articles du titre premier des préſentes, ſous la même peine de trois cents livres d'amende pour la premiere fois, & de punition corporelle en cas de récidive.

VI. Faiſons défenſes aux habitans deſdites paroiſſes de couper leſdites herbes pendant la nuit & hors les temps réglés par la délibération de la Communauté, de les cueillir ailleurs que dans l'étendue des côtes de leurs paroiſſes, & de les vendre aux forains ou porter ſur d'autres territoires, à peine de cinquante livres d'amende & de confiſcation des chevaux & harnois.

TITRE COMMUN.

ARTICLE PREMIER.

Faiſons défenſes à tous Seigneurs voiſins de la mer, de s'approprier aucune portion de rochers ou de côtes où croiſſent les herbes de mer, connues ſous les noms de *Varech* ou *Vraicq*, *Sar* ou *Goueſmon*, d'empêcher leurs vaſſaux de les enlever dans les temps que la coupe en pourra être faite; d'exiger aucune choſe pour leur en accorder la liberté, & d'en doner la permiſſion à d'autres, à peine de concuſſion.

II. Pourront les riverains, dans le temps que ladite coupe pourra être faite, faire la récolte deſdites herbes croiſſant dans l'étendue des pêcheries excluſives qui ſont conſervées, ſans que les propriétaires de ces pêcheries puiſſent les en empêcher pour ſe les attribuer, exiger aucune choſe pour leur en accorder la liberté, ni en donner la permiſſion à d'autres, à peine de concuſſion, & ſans auſſi que ceux qui tiendront leſdites pêcheries excluſives, puiſſent empêcher leſdits riverains de faire la récolte de celles qui y auront crû, à peine de 50 livres d'amende.

III. Permettons aux pêcheurs & autres d'aller avec bateaux pour cueillir, en tout temps & en toutes ſaiſons, leſdites herbes qui croiſſent ſur les iſles & les rochers déſerts en pleine mer, & de les tranſporter où bon leur ſemblera, ſans qu'ils puiſſent y être troublés ni inquiétés pour quelque cauſe que ce puiſſe être, à peine de cinquante livres d'amende.

IV. Permettons auſſi à toutes perſonnes de prendre indifféremment, en tout temps & en tous lieux, leſdites herbes détachées des rochers par l'agitation de la mer, & jettées à la côte par le flot, & de les tranſporter où bon leur ſemblera, ſoit pour être employées à l'engrais des terres, ou à faire de la ſoude: défendons de les y troubler ni inquiéter, quand bien même ceux qui enleveroient ces herbes les auroient priſes ſur d'autres territoires que le leur, à peine contre les contrevenans de cinquante livres d'amende.

V. Voulons que leſdites herbes de mer qui ſeront deſtinées à être converties en ſoude, ſoit qu'elles aient été coupées ſur les rochers qui bornent les côtes de l'Amirauté de Cherbourg, ou ſur les iſles & les rochers déſerts en pleine mer, ou jettées par le flot ſur les côtes de nos provinces de Flandre, pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie, ne puiſſent être brûlées pour quelque cauſe & ſous quelque prétexte que ce puiſſe être, que dans les temps que le vent viendra de terre, & portera du côté de la mer, à peine contre les contrevenans de trois cents livres d'amende.

VI. Les contraventions aux préſentes ſeront pourſuivies à la requête de nos Procureurs dans les Amirautés, & les Sentences qui en interviendront contre les délinquans, ſeront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobſtant l'appel & ſans préjudice d'icelui, juſqu'à concurrence de trois cents livres, ſans qu'il puiſſe être accordé de défenſes, même lorſque l'amende

fera plus forte, que jusqu'à concurrence de ce qui excédera ladite somme de trois cents livres.

VII. Ceux qui appelleront desdites sentences seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui, sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, lesdites sentences sortiront leur plein & entier effet; & les amendes seront distribuées conformément auxdites sentences, & les dépositaites d'icelles bien & valablement déchargés.

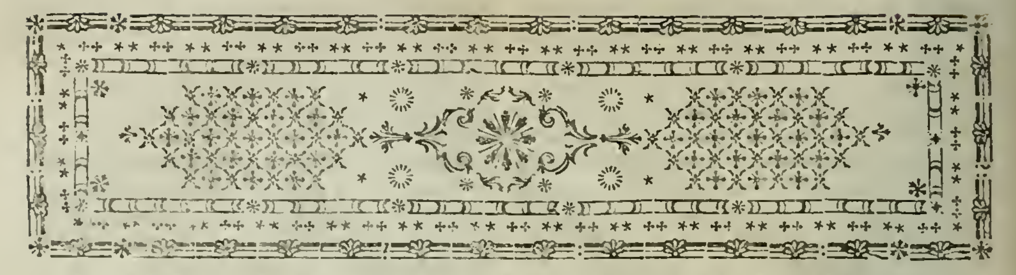
Les dispositions contenues aux présentes seront exécutées dans nos provinces de Flandre, pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les gens tenant nos Cours de Parlement, que ces présentes ils fassent lire, publier & enrégistrer; & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens & autres choses à ce contraires, auxquelles nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes; voulons qu'aux copies d'icelles, collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers-Secretaires, foi soit ajoutée, comme à l'original: Car tel est notre plaisir; en témoin de quoi, nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes.

Donnée à Versailles le trentieme jour du mois de Mai, l'an de grace mil sept cent trente-un, & de notre regne le seizieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, Phelypeaux: Et scellée du grand Sceau de cire jaune.

Regiſtré, ouï & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutée selon sa forme & teneur, & copies collationnees envoyées aux Sieges des Amirautés d'Abbeville, de Boulogne-sur-mer, du bourg d'Ault, de Calais, Dunkerque, Eutreport, Montreuil-sur-mer & Saint-Valery, pour y être lues, publiées & registrées: Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans le mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le vingt-huit Juin mil sept cent trente-un. Signé, *YSABEAU*.



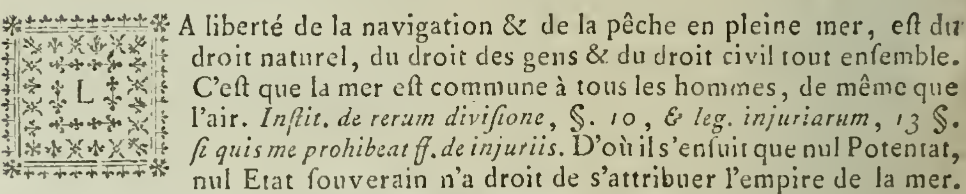


LIVRE CINQUIEME.

De la Pêche qui se fait en Mer.

TITRE PREMIER.

De la Liberté de la Pêche.



LA liberté de la navigation & de la pêche en pleine mer, est du droit naturel, du droit des gens & du droit civil tout ensemble. C'est que la mer est commune à tous les hommes, de même que l'air. *Instit. de rerum divisione*, §. *10*, *& leg. injuriarum*, *13* §. *si quis me prohibeat ff. de injuriis.* D'où il s'ensuit que nul Potentat, nul Etat souverain n'a droit de s'attribuer l'empire de la mer.

Une vérité aussi fondamentale n'a pourtant pas toujours fixé les esprits, tant la cupidité & l'ambition sont fertiles en ressources, à l'aide des subtilités, & soutenues par la force des armes.

Ainsi l'on vit, vers le commencement du dernier siecle, s'élever la célebre question du domaine de la mer. Plusieurs Auteurs prirent parti pour ou contre; mais les deux plus fameux furent *Grotius* & *Selden.*

Grotius fit naître la dispute à l'occasion des ordres que le Roi d'Espagne avoit envoyés aux Gouverneurs, d'empêcher toute navigation étrangere dans les mers des Indes.

Une Nation qui n'a de ressource que dans son commerce, étant plus intéressée que toute autre à soutenir que rien ne peut en gêner la liberté, il étoit tout naturel qu'elle ne tardât pas à faire entendre ses plaintes.

Elle trouva dans *Grotius* toute l'ardeur que peut inspirer l'amour de la Patrie, soutenu de l'intérêt le plus pressant. Il prit donc en main la cause des Hollandois ses compatriotes, en faveur desquels il produisit son fameux Traité, intitulé, *Mare liberum*, *sive de jure quod Batavis competit ad Indicana Commercia.*

Ce Traité, qui parut pour la premiere fois en 1609, imprimé à Leyde, fut réimprimé à Amsterdam en 1633, & adressé à tous les Princes & Peuples libres du Monde Chrétien, avec invitation de s'unir pour venger les Hollandois de l'injustice & de la tyrannie des Espagnols.

Aux termes de la seconde partie du titre de ce Traité, il ne devoit être

question que du point de savoir si les Espagnols avoient droit de s'attribuer le domaine des mers des Indes, à l'effet d'en interdire la navigation & le commerce aux Hollandois, comme aux autres Nations; & effectivement *Grotius* s'attache par-tout à leur contester ce droit. Mais comme il portoit ses vues plus loin, c'est-à-dire, que son intention secrete étoit de favoriser indistinctement la liberté du commerce, c'est ce qui lui fit avancer comme un principe, que la mer est libre & à l'usage de toutes les Nations; de maniere que nul Souverain n'a droit d'y défendre la navigation, le commerce ni la pêche, la mer ne pouvant être du domaine de personne à aucun titre.

Il en dit autant dans son Traité *de jure belli & pacis.* En quelques endroits de l'un & de l'autre ouvrage, il paroît à la vérité ne parler que de l'Océan, & nullement des mers particulieres, des golfes, ni de l'étendue de la mer qu'on apperçoit du rivage; mais, encore une fois, il n'en soutient pas moins que le passage & la navigation sont libres en quelque mer que ce soit, de droit commun à toutes les Nations, de même que la pêche, jusques sur les côtes.

Selden, sans prendre parti dans la querelle qui divisoit les Espagnols & les Hollandois, entra en lice avec *Grotius*, moins vraisemblablement pour combattre, par amour pour la vérité, les principes hasardés par son adversaire, que pour réaliser, autant qu'il étoit en lui, la chimérique prétention de l'Angleterre sa patrie, dont les Rois ont fastueusement affecté le titre de *Dominateurs de la mer.*

C'est dans cette vue qu'il intitula sa réponse: *Mare clausum seu dominio maris*, imprimée à Londres en 1636. Ainsi *Moreri* s'est trompé, en disant que *Grotius* n'a composé son Traité, *Mare liberum*, que pour réfuter *More clausum* de *Selden*. C'est précisément le contraire, comme il résulte de l'antériorité de l'Ouvrage de *Grotius*, où il n'est nullement parlé de celui de *Selden*, tandis que celui-ci attaque directement *Grotius*, fort civilement néanmoins, comme l'observe *Colomiers* dans sa Bibliotheque choisie, Edition de Paris, *in-12*, 1731, page 221.

La premiere partie du Traité de *Selden* est destinée à prouver que les Souverains peuvent exercer leur domination sur la mer aussi-bien que sur la terre; en conséquence, qu'ils sont fondés sur les mers qui leur appartiennent, à y interdire la navigation, le commerce & la pêche, sans pour cela donner atteinte au droit divin, au droit naturel ni au droit des gens, considéré sous toutes ses faces; & il faut convenir qu'il appuie sa proposition de raisons sans réplique, soutenues avec cela d'exemples en grand nombre, tant anciens que modernes. Parmi ces derniers, les plus considérables sont, la Mer Baltique & le golfe de Venise. En cela au reste il est d'accord, tant avec Stypmannus, *ad jus maritimum*, *part. 1, cap. 5 & 6, & part. 5, cap. 1 & 4*, qu'avec le commun des Auteurs.

S'il s'en fût donc tenu là, ou plutôt s'il eût distingué l'Océan des mers particulieres, & même, dans l'Océan, l'étendue de mer qui doit être censée appartenir aux Souverains des côtes qui en sont baignées, sa victoire eût été complette; mais il avoit aussi sa chimere, savoir, la souveraineté qu'il vouloit attribuer aux Rois d'Angleterre sur la mer, sans même y assigner aucunes bornes. Et voilà ce qui l'a fait échouer dans sa seconde partie, malgré tous les efforts qu'il a fait pour appuyer son assertion.

A la vérité il n'eſt pas poſſible de défendre, avec plus d'eſprit & d'adreſſe, une cauſe de cette nature; mais enfin il n'emploie aucun argument qu'on ne puiſſe facilement réfuter.

Et d'abord l'avantage qu'il prétend tirer de divers Auteurs, qui, en parlant des mers qui environnent l'Angleterre, les nomment, chacune en particulier, *Mare Britannicum*, juſqu'à y comprendre même les Iſles du Nord, n'eſt pas capable de faire la moindre impreſſion. La Grande-Bretagne, dans ces temps-là, étant la partie maritime la plus connue & la plus conſidérable du côté du Nord, il étoit naturel que la mer voiſine en prît la dénomination; à peu près comme on avoit dit auparavant, la mer d'Egypte, de Syrie, de Pamphilie, de Lydie, &c. ſans que cela tirât à conſéquence pour la ſouveraineté.

De même, parlant de la Manche, il ſe prévaut auſſi de ce qu'elle a été appellée autrefois *Mer Britannique;* & en cela il eſt d'autant plus mal fondé, qu'il eſt plus vraiſemblable que c'eſt la Bretagne Françoiſe qui lui avoit fait donner ce nom.

Les Auteurs qu'il cite, d'un autre coté, pour prouver que les Anglois avoient anciennement la ſauve-garde des côtes de l'Angleterre & de la mer, bien appréciés, ne veulent rien dire autre choſe, ſinon que la garde que les Anglois faiſoient ſur la mer, n'avoit pour objet que de garantir leurs côtes des déprédations des pirates, & par-là de mettre en ſûreté leur navigation & leurs pêcheurs.

A l'égard des droits que les Amiraux d'Angleterre exigeoient des navires qui fréquentoient leurs parages, des ſaufs-conduits qu'ils accordoient pour le paſſage ou pour la pêche, & du ſalut qu'ils ſe faiſoient donner par les vaiſſeaux, en les obligeant de baiſſer leurs voiles. Il eſt évident que tout cela ne ſe faiſoit qu'en cédant à la loi du plus fort.

Le pouvoir donné par les Rois d'Angleterre à leurs Amiraux, du temps que Calais, la Normandie & l'Aquitaine étoient ſous leur domination, ne prouve rien non plus.

Ce que l'Auteur ajoute, que, depuis que les François eurent enlevé à l'Angleterre les provinces d'Aquitaine & de Normandie, les commiſſions des Amiraux Anglois n'ont pas eu moins d'étendue qu'auparavant, ne prouve pas plus, que le titre également faſtueux & chimérique de Rois de France que les Rois d'Angleterre ont continué de prendre.

Une autre preuve, tirée de ce que les iſles de Jerſey & de Guerneſay ſont demeurées aux Anglois, n'eſt pas plus concluante: il en réſulte ſeulement que les Anglois étoient encore alors les plus forts ſur la mer, & non pas qu'ils fuſſent les Souverains de la Manche.

L'argument qu'il tire enfin de ce que les Jugemens d'Oleron ont été recueillis, dreſſés & autoriſés par les Rois d'Angleterre, ne vaut pas plus la peine qu'on s'y arrête; car, quand il diroit vrai, qu'eſt-ce que cela auroit de commun avec le domaine de la mer, pris au moins dans le ſens qu'il lui donne?

Il a diſſimulé cependant que la premiere collection de ces Jugemens d'Oleron, dans l'origine, ſous le nom de *Rôle d'Oleron*, a été faite par les ordres de la Princeſſe *Aliénor* ou *Eléonor*, épouſe de Louis VII, Roi de France, à ſon retour du voyage de la Terre-Sainte, dans un temps par conſéquent qu'elle n'étoit pas encore Reine d'Angleterre, mais ſeulement Ducheſſe d'Aquitaine,

& que s'ils ont été enſuite confirmés & publiés par l'autorité de Richard ſon fils, ç'a été tout de même en ſa qualité de Duc d'Aquitaine, abſtraction faite de celle du Roi d'Angleterre, comme il a été obſervé dans la Préface.

Grotius & *Selden* ayant paſſé les bornes, chacun de ſon côté, l'un en ſoutenant indiſtinctement que les Souverains n'ont point d'empire à exercer légitimement ſur la mer, dont l'uſage doit être laiſſé libre à toutes les Nations pour le commerce & la pêche, l'autre en ſoutenant au contraire, auſſi ſans diſtinction, que la mer peut être aſſujettie au domaine d'un Etat ſouverain, avec le plein exercice des droits qui en dépendent; l'opinion mitoyenne que la raiſon a conſeillé de prendre, a été, en adoptant ce principe de *Garcias*, Auteur Eſpagnol, *Mare eſt cujus eſt terra cui adjacet*, qu'il falloit entendre dans le ſens naturel qu'il renferme, ſans lui donner d'extenſion, & pour cela fixer l'eſpace où doit finir le domaine du Prince ſur la mer contiguë à ſes Etats.

Sur cela quelques Auteurs, ſuivant Loccenius, *de jure maritimo, lib. 1, cap 4, n. 6, fol. 39*, ont étendu le domaine du Souverain ſur la mer juſqu'à deux journées de chemin à prendre du rivage.

D'autres l'ont fixé à cent milles; d'autres l'ont borné à ſoixante milles, ce qui revient à vingt lieues; & l'on peut dire que ç'a été un temps l'opinion commune; au rapport de Bodin, *de repub. lib. 1, cap. 10, jure quodam modo*, dit-il, *principium omnium maris accolarum, communi receptum eſt, ut ſexaginta milliaribus à littore, Princeps legem ad littus accedentibus dicere poſſit; atque id judicatum eſt in cauſâ ducis Allobrogum.*

D'autres encore l'ont borné à la diſtance qui peut être gardée par les armes, c'eſt-à-dire, à la portée du canon. BINKERSHOEK, cité par *Barbeyrac*, ſur *Puſendorff*, Traité du droit de la nature & des gens, liv. 4, chap. 5, §. 7. Pour ce qui eſt de *Puſendorff*, il ſe contente de dire que c'eſt ſur quoi on ne peut établir de regle fixe & générale; & que ce qu'il y a de certain, c'eſt « qu'il » faudroit être exceſſivement ombrageux pour vouloir, ſous ce prétexte, ſou- » mettre à ſa domination une étendue d'eau de quelques centaines de lieues »: ce qui eſt ne rien dire.

D'autres enfin ont pris pour regle l'étendue de mer qui peut être apperçue du rivage; mais cette meſure étant incertaine de ſa nature, il auroit été mieux peut-être de juger du domaine ſur la mer voiſine de la côte par la ſonde, & d'en aſſigner les bornes préciſément à l'endroit où la ſonde auroit ceſſé de prendre fond; de maniere que, hors la portée de la ſonde, la mer eût été reconnue libre pour la navigation & la pêche, comme ne pouvant être du domaine de perſonne.

Et s'il fût arrivé qu'entre deux Etats il y eût un bras de mer où l'on pût prendre fond par-tout, alors le milieu auroit ſervi de point de partage.

C'eſt ainſi que le domaine de la mer auroit pu être réglé, en point de droit, ſauf les côtes qui ſont tellement eſcarpées, qu'on n'y trouve pas le fond dès le bord, où l'on auroit étendu le domaine du Souverain juſqu'à la portée du canon, & non au-delà: car enfin l'Océan n'eſt à perſonne; & la concluſion qui ſe tire delà naturellement, c'eſt qu'il eſt permis à toutes les Nations d'y naviger; en telle ſorte que cette liberté ne ſauroit être ôtée par une Nation à une autre, ſans injuſtice & ſans une ambition démeſurée, même extravagante, comme le prouve, d'une maniere ſans réplique, Puſendorff, *loc. cit.* §. 9.

Mais que servent les décisions de droit contre ceux qui ne reconnoissent que la loi du plus fort?

Il faut avouer néanmoins que nul Potentat n'a prétendu sérieusement, excepté le salut de son pavillon, s'arroger le domaine de l'Océan, comme Océan; mais seulement à raison de commerce qui pouvoit être entrepris, à son préjudice, sur ses possessions contiguës à l'Océan.

La question n'a donc jamais été s'il pouvoit légitimement empêcher toute navigation étrangere sur l'Océan; mais l'interdire ou la resserrer de maniere qu'on n'en prit pas un prétexte pour faire un commerce clandestin dans ses Etats; &, sous ce point de vue, *Grotius* avoit tort de se plaindre des Espagnols, s'ils ne passoient pas les bornes ci-dessus marquées, puisqu'en cela ils ne faisoient qu'user de leur droit, tout Souverain, dans les principes de Pufendorff, *loc. cit.* qui sont incontestables, étant aussi bien fondé à défendre le commerce étranger dans ses possessions, qu'à les garantir d'insulte, en empêchant qu'on n'en approche qu'à une certaine distance.

Cela reconnu pour certain, il ne s'agissoit donc plus que de convenir entre les Souverains de la distance qu'il falloit observer dans la navigation, pour ne pas être censé méditer un commerce clandestin dans les possessions des Princes respectifs. Et c'est à quoi il a été pourvu par les traités de paix & de commerce, en fixant cette distance à deux lieues de la côte; de maniere qu'au-delà de cette distance, la navigation doit absolument être libre, comme telle, exempte de toute visite de la part des commandans des vaisseaux garde-côtes, & qu'en deçà on est suspect de commerce interlope; à raison de quoi on est sujet à visite, & même à la confiscation des marchandises & du navire, s'il n'y a preuve que le mauvais temps ait forcé d'approcher ainsi des côtes.

Tout cela au reste, comme l'observe fort judicieusement M. le Chevalier d'Abreu, dans son Traité des prises sur mer, partie premiere, chap. 5, §. 19, pag. 86, 87, doit s'entendre néanmoins, sauf la différence des plages; de façon que le cours ordinaire de la navigation & le passage nécessaire des navires ne soit pas empêché, sous prétexte du voisinage de certaines côtes; sur quoi voir le Journal étranger du mois de Février 1756, pag. 173 & 174, au défaut de l'original.

Jusqu'à la distance de deux lieues, & avec cette restriction encore, la mer est donc du domaine du Souverain de la côte voisine; & cela que l'on puisse y prendre fond avec la sonde, ou non. Il est juste au reste d'user de cette méthode en faveur des Etats dont les côtes sont si escarpées, que dès le bord on ne peut trouver le fond; mais cela n'empêche pas que le domaine de la mer, quant à la jurisdiction & à la pêche, ne puisse s'étendre au-delà; soit en vertu des traités de navigation & de commerce, soit par la regle ci-dessus établie, qui continue le domaine jusqu'où la sonde peut prendre fond, ou jusqu'à la portée du canon; ce qui est aujourd'hui la regle universellement reconnue. Journal de commerce, Mai 1759, page 40.

Mais au-delà, s'attribuer l'empire de la mer par la force des armes, c'est tyrannie; ou l'affecter comme un droit acquis par une ancienne usurpation, c'est une ambition insensée, Pufendorff, *suprà*. C'est aussi ce qui a jetté un ridicule éternel sur le manifeste que publia, le 27 Mai 1689, Guillaume, Prince d'Orange, usurpateur du trône d'Angleterre, lorsqu'il déclara la guerre à la France. Manifeste

feste d'ailleurs si indécent & si injurieux, qu'il révolta les puissances même les plus jalouses de la grandeur & de la prospérité de Louis XIV.

On voit en effet dans cet étonnant manifeste, que Guillaume, après avoir fait à Louis XIV les reproches les plus odieux, sans aucune sorte de fondement, & après lui avoir prodigué les injures les plus outrageantes, ne lui donnant que le titre de *Roi des François*, & l'appellant l'ennemi général du monde chrétien, &c. On voit, dis-je, après tout cela, dans ce manifeste, que l'usurpateur ne craignit point d'y employer, pour dernier motif, *que le droit de pavillon, qui appartient à la Couronne d'Angleterre, a été disputé par son ordre (Louis XIV); ce qui tendoit à la violation de notre souveraineté sur la mer, laquelle a été maintenue, de tout temps, par nos prédécesseurs, & que nous sommes aussi résolus de maintenir pour l'honneur de notre Couronne & de la Nation Angloise.*

La jalousie inquiete de Guillaume, pour l'honneur du pavillon d'Angleterre, s'étoit réveillée sans doute à l'occasion de l'Ordonnance du 15 Avril 1689, que Louis XIV venoit de publier, par laquelle, en ajoutant aux Réglemens qu'il avoit déjà faits au sujet des saluts, non-seulement il défendoit à tous Officiers commandant ses vaisseaux de saluer les premiers les vaisseaux des autres Princes portant des pavillons égaux aux leurs; mais encore leur enjoignoit au contraire d'exiger d'eux le salut, & de les y contraindre par la force, s'ils en faisoient difficulté, en quelques mers ou côtes que se fît la rencontre. Art. 5 & 6, tit. premier, liv. 3, de ladite Ordonnance.

On conçoit que la fierté angloise en dut être humiliée; mais il n'étoit plus temps de mépriser la marine de France : car, sans parler ni du secours qu'elle avoit fourni à l'Angleterre même, pour la mettre en état de résister aux forces navales de la seule Hollande, ni des batailles qu'elle avoit gagnées depuis dans les mers de Sicile, contre les Hollandois & les Espagnols, l'année suivante 1690 en manifesta la puissance par le fameux combat de la Manche, où, sans le secours d'aucuns alliés, elle remporta une victoire complette sur les flottes combinées de Hollande & d'Angleterre.

Le domaine de la mer au-delà des bornes naturelles, ou convenues par les traités, n'est donc plus qu'une chimere ou une prétention injuste; mais en deçà de ces mêmes bornes, le droit de chaque Souverain doit être respecté, de maniere que d'autres que ses sujets ne peuvent y naviger & commercer, ni à plus forte raison y faire la pêche, qu'en vertu des traités de paix, de navigation & de commerce, ou qu'avec sa permission.

C'est ainsi qu'il faut entendre la liberté de la pêche de nation à nation. Et, comme les Puissances voisines, ou qui ont pour limites des mers qui leur sont communes, ont un égal intérêt à favoriser la pêche de leurs sujets respectifs, en quelque temps que ce soit, il semble que rien ne seroit plus naturel que de convenir entr'elles que cette liberté de la pêche, au moins celle du poisson frais, qui est journaliere, seroit toujours la même en temps de guerre comme en temps de paix, en dérogeant en cette partie au droit de la guerre, suivant lequel les pêcheurs sont de bonne prise, comme les autres navigateurs.

Aussi anciennement ces sortes de traités étoient-ils d'une pratique assez commune. On les appelloit *treves pêcheresses*; &, de la part de la France, l'Amiral étoit autorisé à les conclure : c'étoit une des prérogatives de sa charge.

La preuve s'en tire de l'Ordonnance du mois de Février 1543, article 49,

confirmé en plein par le soixante-dix-neuvieme de celle du mois de Mars 1584. Ces deux articles sont conçus en ces termes :

« Quant à la harengaison & pêche d'autres poissons, voulons, entendons, » & Nous plaît qu'en temps de guerre, l'Amiral puisse accorder *treves pêcheresses* à nos ennemis & à leurs sujets, si tant est que lesdits ennemis la veu- » lent ensemble accorder à nos sujets ; & là où ladite treve ne se pourroit, d'une » part & d'autre, conduire ou accorder, voulons & entendons que ledit Ami- » ral puisse bailler aux sujets de nos ennemis sauf conduit pour la pêche, sous » telles & semblables cautions, charges & précis, que lesdits ennemis les » bailleront à nos sujets. »

La premiere de ces Ordonnances, art. 50, & l'autre art. 80 portent aussi : » Lorsqu'il sera question de mettre navire en temps de guerre, pour servir de » gardes aux pêcheurs, par la permission de notredit Amiral, lesdits navires » seront mis sus aux dépens desdits pêcheurs, & payés selon le convenant ou » accord desdits pêcheurs ou de deux bourgeois. »

L'article 51 de l'une & le 81 de l'autre de ces Ordonnances ajoutent encore : « *Item*, voulons qu'en temps de guerre, notredit Amiral puisse armer navires » & vaisseaux, pour conduire à sûreté nos sujets & autres marchands nos » alliés & nos amis, quand il en sera requis, & prendre pour ce faire le » salaire accoutumé. »

Cet ordre a subsisté même après la suppression de la charge d'Amiral en 1626, jusqu'à son rétablissement en 1669. Mais depuis ce temps-là, nul traité, soit pour la liberté de la pêche, soit pour toute autre cause, n'a été fait qu'au nom du Roi. De même les escortes pour la sûreté de la pêche, aussi-bien que pour toute autre navigation, n'ont été données que par ordre du Roi ; l'ancien droit de l'Amiral, par rapport à ces deux objets, n'ayant point été renouvellé lors du rétablissement de cette importante charge, ou plutôt ayant été révoqué implicitement, tant par le dernier article du Réglement du 12 Novembre 1669, que par l'art. 14 du premier titre de la présente Ordonnance. V. *suprà*, art. 5, tit. de l'engagement & des loyers des matelots, qui est le quatrieme du liv. 3, & l'art. 13 du tit. 6 ci-après, concernant la pêche des molues.

Au surplus, ces *treves pêcheresses*, même pour la pêche journaliere du poisson frais, n'ont presque plus été pratiquées depuis la fin du dernier siecle, & cela par l'infidélité de nos ennemis, qui, abusant de la bonne foi avec laquelle la France a toujours observé les traités, enlevoient habituellement nos pêcheurs, tandis que les leurs faisoient leur pêche en toute sûreté. L'injustice d'une telle conduite obligea enfin Louis XIV à renoncer à ces sortes de traités, toujours désavantageux aux François.

ARTICLE PREMIER.

DEclarons la pêche de la mer libre & commune à tous nos sujets, auxquels nous permettons de la faire, tant en pleine mer que sur les greves, avec les filets & engins permis par la présente Ordonnance.

LA permiſſion de faire la pêche, tant ſur les greves qu'en pleine mer, ſuppoſe néceſſairement, dans celui qui la donne, le pouvoir de la défendre, en vertu de ſon droit de propriété & domanial ſur les mêmes greves & ſur la mer qui vient y briſer ſes flots.

Il eſt de principe en effet, comme on l'a montré ſur l'article 26 du titre des naufrages, que ce qui n'eſt à perſonne en particulier, mais appartient à la République, c'eſt-à-dire, à la communauté d'un Etat ſouverain, eſt dévolu, de plein droit, au Prince, dans un Etat monarchique, comme étant le chef de la nation, & comme réuniſſant à ce titre, en ſa perſonne, tous les droits communs à la nation, du nombre deſquels eſt le domaine de la mer, & de toutes les côtes & greves qui en ſont baignées. *Omne imperium in Cæſarem tranſlatum eſt, omniſque populi & plebis poteſtas in principium tranſlata. Inſtit. lib. 1.° de jure naturali, &c. tit. 2, §. ſed & quod.*

Le Souverain pourroit donc s'en réſerver l'uſage & le droit d'y pêcher, ou le céder à qui bon lui ſembleroit, par préférence à tous autres. *Boutaric*, inſt. page 128; *Duperrier*, 2, page 463. Mais nos Rois toujours plus attentifs au bien général de leurs ſujets qu'à leurs intérêts propres; ou, ſi l'on veut, parce que le bien général des ſujets fournit toujours au Souverain un ample dédommagement du ſacrifice qu'il leur fait de ſes droits particuliers: nos Rois, dis-je, ſe ſont, dans tous les temps, fait une loi de laiſſer libre & commune à leurs ſujets la pêche de la mer; & cette loi a été irrévocablement confirmée par le préſent article.

De ſorte que tout ce qui peut gêner cette liberté de la pêche, ſoit ſur les greves, ſoit en mer, eſt défavorable de ſa nature, & ne doit par conſéquent être toléré qu'autant que ceux qui prétendent s'attribuer un droit de pêche excluſif, ſont fondés en titres valables, ou en poſſeſſion ſuffiſante pour s'y faire maintenir, comme il ſera montré ſur les articles 4, 8, 9 & 10, titre 3, ci-après.

Cependant, en même temps que nos Rois ont dérogé à leur droit de ſouveraineté en cette partie, en laiſſant à leurs ſujets la liberté de la pêche en mer & ſur les greves, ſans en exiger aucun tribut, ils ſe ſont réſervés le droit de veiller à la police de cette pêche, & par-là de régler la maniere de la faire, de preſcrire les temps & les lieux où elle pourroit être pratiquée ou interdite; enfin de déterminer la forme & la maille des filets & engins qui pourront y être employés.

Rien, après tout, de plus naturel & de plus conforme au bon ordre, pour l'amélioration & conſervation même de la pêche, dont, ſans cela, la ſource tariroit en peu de temps; car enfin que deviendroit la pêche, s'il étoit permis de la faire avec des filets, d'où le petit poiſſon, le frai même ne pourroit s'échapper?

Quelque ſimple que ſoit ce raiſonnement, qui a la force d'une démonſtration, il ſe trouve néanmoins des perſonnes, d'ailleurs judicieuſes, qui ont la foibleſſe d'adopter les idées de la populace, & de répéter, avec cette troupe imbécille, qu'il ne faut pas ſe défier de la Providence; que la mer eſt inépuiſable, & que c'eſt peut-être aux précautions employées pour reſtreindre la liberté indéfinie de la pêche, que l'on doit attribuer la diſette du poiſſon que l'on éprouve depuis long-temps ſur toutes les côtes du Royaume; de ſorte qu'il ne tient pas à eux qu'on ne penſe que cette diminution trop ſenſible de la

pêche eſt une punition du Ciel, en haine des meſures priſes, dans la ſeule vue de la rendre plus abondante. Peut-on abuſer ainſi du droit de raiſonner? A ce compte, c'eſt mal-à-propos qu'il eſt défendu de couper le varech, ſart ou Goueſmon, dans les mois où il ſert d'abri au frai du poiſſon, *suprà*, art. premier, tit. 10 du liv. précédent; c'eſt injuſtement tout de même qu'on a ſévi contre ceux des riverains, qui, pour engraiſſer leurs terres, faiſoient des fumiers de tous les petits poiſſons qu'ils pouvoient attraper.

Heureuſement le grand nombre des gens ſenſés ne penſe pas de même. V. le Traité de la police, tom. 3, liv. 5, tit. 25, chap. 2, *in fine*, & tit. 40, ch. 3, *fol.* 292, *col.* 1; & cela ſerviroit à juſtifier, s'il étoit beſoin, la ſageſſe de notre Ordonnance, de même que de celles qui l'ont précédée & ſuivie, en tant qu'elles ont travaillé à réprimer la licence de la pêche. Cela ſerviroit également à diſculper les Officiers de l'Amirauté du reproche que quelques-uns leur font d'en uſer avec trop de ſévérité dans la recherche des filets prohibés, & dans leurs pourſuites contre les prévaricateurs dans ce genre; puiſqu'enfin, quand la loi ne ſeroit pas auſſi juſte & auſſi ſalutaire au fond, ils ne ſeroient pas moins obligés de tenir la main à ſon exécution.

Mais à quoi aboutir leur ſollicitude, leur vigilance? La loi eſt enfreinte tous les jours à leur inſu; le mal augmente continuellement; & la pêche, par ſa ſtérilité, eſt maintenant réduite, ſur les côtes de l'Aunis, à tel point, que les pêcheurs, quoique leur nombre ſoit diminué des deux tiers depuis plus de 30 ans, ne trouvent plus de quoi ſubſiſter, malgré le haut prix où ils ſont obligés de tenir le poiſſon.

Au ſurplus, ces mots *filets & engins* n'indiquent que la pêche du poiſſon, ſans aucune influence ſur la pêche du coquillage, dont par conſéquent la liberté eſt laiſſée pleine & entiere à tous ceux qui ſe préſentent ſur le rivage pour la faire. Il faut excepter toutefois les parcs & pêcheries, où il n'eſt pas permis d'aller pêcher ni poiſſon ni coquillage, ni d'en approcher à cette fin plus près que de dix braſſes, ſuivant l'article 13, titre 10 de la Déclaration du Roi, du 18 Mars 1727; & cela que les poſſeſſeurs de ces parcs & pêcheries ſoient fondés ou non d'en jouir, & de s'en faire maintenir en poſſeſſion. La raiſon eſt qu'il n'appartient pas aux particuliers de jouir du droit des poſſeſſeurs de ces parcs & pêcheries, de ſe faire juſtice eux-mêmes en conſéquence. Ce ſeroit une occaſion continuelle de diſputes & de voies de fait, d'où pourroient s'enſuivre les plus grands malheurs.

Ce que peuvent faire légitimement ceux qui croient que des parcs & pêcheries ſont dans le cas de la démolition, c'eſt d'en faire la dénonciation au Procureur du Roi de l'Amirauté; apres quoi ils doivent attendre la déciſion, ſans toucher à ces parcs & pêcheries, avant que leur démolition ait été ordonnée, à peine d'amende arbitraire, & de tous dépens, dommages & intérêts. Il ſera traité de ceci plus au long ſur le titre 3 du préſent livre.

Mais, excepté ces parcs & pêcheries, il eſt permis à quiconque de pêcher ſur les greves de la mer, ſoit du poiſſon, ſoit du coquillage; ſavoir, le poiſſon avec les filets & engins autoriſés ſeulement par notre Ordonnance, ou par les Réglemens poſtérieurs, à condition encore de ne s'en ſervir que de la maniere qui y eſt preſcrite; & le coquillage en toute liberté, ſans autre limitation ou

reſtriction que celle portée par l'article 18 du même titre 3 ci-après, concernant les moulieres & le frai des moules.

Cette liberté indéfinie de la pêche du coquillage mérite d'autant plus de faveur, qu'incapable de nuire, parce que le fond du coquillage eſt véritablement inépuiſable, elle procure au menu peuple des Villes maritimes, & aux habitans des côtes juſqu'à deux & trois lieues d'éloignement dans les terres, une reſſource abondante, non-ſeulement pour leur nourriture & celle de leurs familles, mais encore pour le paiement d'une partie de leurs ſubſides.

Pour ce qui concerne la pêche dans les étangs & les rivieres, au-deſſus de l'endroit où le flux & reflux de la mer ceſſe de ſe faire ſentir, il faut voir l'Ordonnance des Eaux & Forêts, avec le judicieux Commentaire qui en a été donné au Public depuis peu, & le ſavant Traité de la police, tome 3, liv. 5, tit. 40 & ſuiv.

ARTICLE II.

NOS ſujets qui iront faire la pêche des molues, harengs & maquereaux, ſur les côtes d'Irlande, d'Ecoſſe, d'Angleterre & de l'Amérique, & ſur le banc de Terre-Neuve, & généralement dans toutes les mers où elle ſe peut faire, ſeront tenus de prendre un congé de l'Amiral pour chaque voyage.

PAR la raiſon que les côtes d'un territoire appartiennent au Souverain de ce même territoite, juſqu'à la diſtance ci-deſſus marquée, ou convenue par les traités, les ſujets d'une Puiſſance étrangere n'ont droit d'y aller pêcher, qu'autant qu'ils ſont autoriſés par quelque convention arrêtée entre leur Souverain & celui de ce territoire.

Ainſi, ou notre article, en déclarant les François en droit d'aller faire la pêche des molues, harengs & maquereaux, ſur les côtes d'Irlande, Ecoſſe, Angleterre & de l'Amérique, a parlé d'après les traités de navigation & de commerce par leſquels il étoit ſtipulé que les ſujets reſpectifs des Puiſſances contractantes, pourroient librement faire la pêche ſur les côtes de leurs Etats; ou il a ſuppoſé que la pêche ſe feroit à la diſtance des côtes, au-delà de laquelle l'empire de la mer n'eſt à perſonne.

Quant au droit de pêcher ſur le banc de Terre-Neuve, comme l'Iſle de Terre-Neuve, qui eſt, pour ainſi dire, le ſiege de cette pêche, appartenoit alors à la France, il étoit tellement acquis aux François, que les autres nations ne pouvoient naturellement y pêcher qu'en vertu des traités. Cela a changé depuis, au moyen de la ceſſion faite aux Anglois de cette Iſle de Terre Neuve, par le traité d'Utrecht; mais Louis XIV, lors de cette ceſſion, ayant fait une réſerve expreſſe du droit de pêcher ſur le banc de Terre Neuve, en faveur des François, comme auparavant, leur pêche, dans cette contrée de l'Amérique, auroit toujours été la même, c'eſt-à-dire, auſſi avantageuſe au Royaume qu'autrefois, ſans l'intolérance & l'injuſtice des Anglois, toujours diſpoſés à violer les traités, pour ne les obſerver que dans les points qui leur ſont favorables.

L'objet direct de cet article, où il s'agit de toute pêche entreprise au-delà des côtes du Royaume, & qui par conséquent exige un voyage exprès, rarement moindre de trois à quatre mois, est d'obliger tout propriétaire & capitaine de bâtiment, destiné pour cette pêche, de prendre un congé de l'Amiral pour chacun de ses voyages, comme pour tout voyage à fret, ou entrepris pour cause de commerce.

Il n'est point dit, comme dans le titre des congés, article premier, *ubi vide*, à peine de *confiscation ;* mais cela est naturellement sous-entendu, parce que, dès que les pêcheurs, en voyage au long cours ou au grand cabotage, sont assujettis ici à prendre un congé de l'Amiral pour chaque voyage, il est évident que l'obligation leur en est imposée sous les mêmes peines que celles qui sont prononcées contre les autres navigateurs.

Ainsi tout bâtiment qui seroit parti pour la pêche dont il est ici question, sans un congé de l'Amiral, seroit, sans difficulté, sujet à confiscation, avec tout le produit de sa pêche, de la même maniere qu'un navire qui auroit aussi navigé sans congé, seroit confisqué avec son chargement au profit de M. l'Amiral.

ARTICLE III.

ET quant à nos sujets, qui font la pêche du poisson frais, avec bateaux portant mât, voile & gouvernail, ils seront seulement tenus de prendre un congé chacun an, sans qu'ils soient obligés de faire aucun rapport à leur retour, si ce n'est qu'ils aient trouvé quelques débris, vu quelque flotte ou fait quelque rencontre considérable à la mer, dont ils feront leur déclaration aux Officiers de l'Amirauté, qui la recevront sans aucuns frais.

CET article contient une exception en faveur de ceux qui font la pêche du poisson frais, pour laquelle on ne perd jamais volontairement la terre de vue, par l'intérêt qu'ont les pêcheurs de se trouver à portée de débiter leur poisson le plus avantageusement qu'il se puisse.

Par cette raison, comme ces voyages en mer sont fort courts, & que ç'auroit été surcharger les pêcheurs de cette espece, si on les eût obligés de prendre un congé de l'Amiral pour chaque voyage, il a été réglé, par une juste exception, qu'ils ne seroient tenus d'en prendre qu'un par chacun an : mais aussi ils y sont astreints sous même peine de confiscation, & à faire renouveller le congé tous les ans, tant qu'ils veulent continuer la navigation pour la pêche.

Cette faculté au reste, donnée aux pêcheurs de poisson frais, de ne prendre un congé de l'Amiral que par chacun an, n'est point une grace que notre Ordonnance leur ait nouvellement accordée ; ils la tenoient déjà de la générosité de M. le Duc de Vendôme, Grand-Maitre de la Navigation, comme il résulte de son Ordonnance du 27 Avril 1659.

Il y a plus, tout bateau, précisément employé à la pêche du poisson frais ou du coquillage, n'est pas assujetti indistinctement à la formalité du congé,

même annuel ; il faut pour cela, aux termes de cet article, que ce ſoit un bateau *portant mât, voile & gouvernail*, conformément aux anciennes Ordonnances, notamment à celle du mois de Mars 1584, art. 78, qui ajoutoit aſſez inutilement, par rapport au gouvernail, que ce devoit être un *gouvernail à thucion*, un *gouvernail remuable*, puiſqu'on n'en connoît point d'autre.

Une de ces conditions manquant, c'eſt-à-dire, s'il y a un gouvernail ſans mât, (car il n'eſt point de mât ſans gouvernail, comme ſans voile), on pourra ſe ſervir du bateau, tant que l'on voudra, pour la pêche, ſans prendre aucun congé de l'Amiral ; mais à condition toujours de n'uſer que des filets & engins permis, & de la maniere preſcrite par l'Ordonnance & les autres Réglemens.

Du reſte, il n'y a aucune diſtinction à faire entre les bâtimens deſtinés pour la pêche. Dès qu'ils portent mât, voile & gouvernail, ils ſont ſujets au congé d'un an ; mais, quelque diſproportion qu'il y ait entr'eux pour le port, le congé d'un an ſuffit pour chacun d'eux, ſans égard à l'avantage que les uns peuvent avoir ſur les autres, pour la pêche plus ou moins abondante.

Il eſt entendu néanmoins qu'ils ne feront que la pêche, ſans aucune ſorte de commerce ; autrement, pour chaque voyage de commerce qu'ils feront, ne fût-ce qu'en achetant du poiſſon pour le porter revendre, ils ſeront tenus de prendre un congé ordinaire, comme il a été obſervé ſur l'art. 3, tit. des congés.

Ce qu'il y a de commun encore aux différens pêcheurs, c'eſt que ni les uns ni les autres, ne ſont point obligés de faire rapporter au Greffe de l'Amirauté, au retour de leur pêche, ſi ce n'eſt, comme le porte le préſent article, qu'ils aient trouvé quelque débris ou effets naufragés, ce qui s'étend aux ancres par eux ſauvées ; qu'ils aient vu quelque flotte, ou fait quelque rencontre conſidérable à la mer ; en un mot, remarqué à la mer quelque choſe qui mérite attention, auquel cas ils ſeront tenus d'en faire leur déclaration aux Officiers de l'Amirauté : obligation à laquelle ils auroient d'autant plus grand tort de ſe ſouſtraire, que cette déclaration doit être reçue ſans frais.

Il arrive aſſez ſouvent que des pêcheurs s'aſſocient, ſoit pour la pêche du poiſſon frais ſur les côtes, ſoit pour celle des molues ; & cet uſage eſt fort ancien, puiſqu'il en eſt parlé dans l'article 28 des Jugemens d'Oleron. Les effets de ces ſortes de ſociétés dépendent des conventions arrêtées entre les aſſociés : mais, de droit, lorſque quelques-uns d'eux ſouffrent des pertes ou avaries, quelles ſont celles qui doivent être ſupportées en commun ? V. l'article 36 du titre du capitaine, qui eſt le premier du livre 2.





TITRE II.

DES DIVERSES ESPECES DE RETS OU DE FILETS.

AU rapport de Pufendorff, Traité du droit de la nature & des gens, liv. 4, ch. 3, §. 6, p. 241, un Philosophe Chinois donnoit pour maxime, qu'un Roi ne devoit permettre de pêcher qu'avec des filets à grande maille, afin qu'en ne prenant ainsi que de gros poissons, & laissant échapper les petits, il y en eût toujours assez pour le besoin de tout le monde.

Delà, ajoute-t-il, cette coutume, parmi les Chinois, de ne tuer aucune bête qui ne soit venue aussi grosse, que le devoient être naturellement celles de son espece.

Cela est observé par Pufendorff, pour montrer que l'homme, en abusant du pouvoir qu'il a sur les bêtes, cause, en quelque façon du dommage à toute la société, en même temps qu'il outrage le Créateur, dont il méconnoît la libéralité par l'abus qu'il en fait.

Cette morale, qui peut paroître un peu outrée dans son application, fera pitié sans doute à nos sensuels, aussi ennemis de la seconde maxime des Chinois, que partisans de la premiere, concernant la pêche; mais enfin il en résulte que toute loi de police tendante à conserver ou à améliorer la pêche, entre dans les vues du Créateur, & va au bien général de la société.

Or le vrai moyen d'améliorer la pêche, c'est d'empêcher, autant qu'il est possible, qu'on ne pêche le frai du poisson, aussi-bien que le poisson du premier âge. Il résulteroit encore de la cessation de cet abus le précieux avantage de préserver le bas peuple des maladies qu'il contracte en se nourrissant du frai du poisson: nourriture, qui, de l'aveu de tous les Médecins, tant anciens que modernes, ne peut être que très-pernicieuse.

Pour corriger les abus de la pêche, il n'y avoit pas d'autre parti à prendre que celui de régler la maille des filets & engins qui y doivent être employés, la maniere & le temps de s'en servir. C'est aussi à quoi il a été pourvu, de toute ancienneté en France, par rapport à la pêche dans les rivieres & autres eaux douces, comme on peut le voir dans le docte commentaire de M. Pecquet sur l'Ordonnance des Eaux & Forêts, tome 2, *fol.* 124 & 125, édition de 1753.

En ce qui concerne la pêche en mer & sur les greves, c'est un peu tard qu'on a pensé à y remédier, puisque l'Ordonnance du mois de Mars 1584 est la premiere où l'on trouve des plaintes sur les désordres de cette pêche, & encore ne contient-elle que trois articles; savoir, les 83, 84 & 85, qui, au fond, n'indiquent

n'indiquent pas même la réforme des filets. On s'y plaint ſeulement de ce que l'ancienne pratique de la pêche a été changée, principalement à l'occaſion des parcs & pêcheries, dont le nombre s'étoit prodigieuſement accru depuis quelque temps.

La raiſon ſans doute de ce ſilence de nos anciennes Ordonnances ſur le ſujet de la pêche du poiſſon frais en pleine mer, eſt qu'elle étoit fort rare, de même que la navigation, & qu'on ne s'apperçut du dépeuplement du poiſſon ſur les côtes, que par l'abus de la multiplication des parcs & pêcheries ſur les greves de la mer, à la faveur deſquelles pêcheries, ceux qui les poſſédoient détruiſoient tout le petit poiſſon au moyen des filets qu'ils y tendoient, dont les mailles étoient ſi étroites, que le frai même du poiſſon s'y trouvoit retenu ſans pouvoir s'échapper.

Ainſi, pour le dire ici d'avance & en paſſant, c'eſt préciſément aux parcs & pêcheries qu'il faut attribuer aujourd'hui, comme du temps de cette Ordonnance de 1584, la ſtérilité de la pêche du poiſſon de mer ſur nos côtes, principalement ſur celles de l'Aunis.

L'Ordonnance de 1584 ayant laiſſé les pêcheurs de poiſſon frais à la mer, dans leur ancienne pratique, on doit juger que, pour la maille de leurs filets, ils ſe conformoient à peu près aux Réglemens faits à ce ſujet pour la pêche dans les rivieres ; & il falloit bien qu'en cette partie on ne crût pas qu'il fût beſoin alors, & long-temps encore après, de porter des Réglemens particuliers, puiſque, par l'article 454 de l'Ordonnance de 1629, on ſe contenta d'ordonner de nouveau l'exécution de cette Ordonnance de 1584.

Il eſt vrai que, par le même article, le Roi annonça qu'il ſeroit fait un Réglement *pour empêcher les abus qui ſe commettoient, diverſement & par différens moyens*, ſur le fait de la pêche, *objet très-important au Public;* mais ce Réglement n'a point paru avant notre préſente Ordonnance, quoique le Cardinal de Richelieu en eût ſenti la néceſſité, en ſe plaignant, dans ſon Ordonnance du 14 Mai 1642, *que la pêche du poiſſon s'en alloit ruinée ſur les côtes de France, où elle abondoit autrefois*, & cela au moyen *des parcs multipliés ſur les greves de la mer, au préjudice dee Ordonnances, &c.* à raiſon de quoi il enjoignit aux Officiers de l'Amirauté de ſe tranſporter ſur les côtes de la mer & aux embouchures des rivieres, pour viſiter tous les parcs, pêcheries, filets, &c. avec ordre de confiſquer tous ceux qui ne ſeroient pas de la qualité requiſe.

M. le Duc de Vendôme, Grand-Maître de la navigation, ſe contenta tout de même de rendre une Ordonnance preſque ſemblable, le 27 Avril 1659; de ſorte que, juſqu'à la préſente Ordonnance, nous voyons bien des plaintes concernant les abus de la pêche en mer & ſur les greves, mais nul Réglement pour y remédier.

Au reſte, ſi l'on eût ſuivi la maxime des Chinois, il n'auroit point été queſtion de diverſifier les filets de pêche; des filets à grande maille, d'une ſeule eſpece, auroient ſuffi. Mais il eſt des poiſſons de pluſieurs ſortes qui ſeroient inutilement laiſſés à la mer; ils n'en groſſiroient pas davantage. Il convenoit donc d'en permettre la pêche avec des filets de petites mailles, & voilà la raiſon de la diverſité des filets. Le mal eſt que le plus grand nombre de ceux qui pêchent ſur les greves, principalement dans les écluſes & bouchots, y emploient des rets prohibés, où les filets de petite maille deſtinés à un autre uſage.

ARTICLE PREMIER.

LES pêcheurs pourront se servir des rets ou filets appellés *folles*, *dreiges*, *trameaux* ou *tramaillades*, & autres mentionnés en la présente Ordonnance, dans les temps & en la maniere ci-après réglée.

LE Commentateur s'est appliqué à donner l'explication des différentes sortes de filets & engins de pêches, exprimées dans notre Ordonnance : travail bien aisé, & pour le moins superflu, puisqu'il n'est point d'édition du texte de l'Ordonnance, où l'on ne trouve ces explications, aussi-bien que de plusieurs autres termes de Marine, dans la table alphabétique qui y est jointe.

Le docte Lamare en a usé de même. Pour éviter cet inconvénient, on ne donnera d'explications à ce sujet que relativement aux Réglemens intervenus depuis notre Ordonnance.

Il y en a deux, entr'autres, d'une extrême importance : ce sont les déclarations du Roi, des 23 Avril 1726 & 18 Mars 1727. On y trouve de grands changemens, soit pour la forme & la maille des filets, soit pour le temps & la maniere de s'en servir. On y trouve aussi un très-grand nombre d'autres noms de filets; ils ne désignent pas, pour l'ordinaire, des filets différens, mais seulement leurs diverses dénominations, plusieurs étant connus dans une Province maritime, sous un certain nom, & en d'autres sous un nom différent.

Ce qui résulte de tout ceci, c'est qu'on ne peut faire la pêche qu'avec les filets permis, & de la maniere dont l'usage en est prescrit, tant par cette Ordonnance que par les Réglemens postérieurs.

ARTICLE II.

LES folles auront leurs mailles de cinq pouces en quarré, & elles ne pourront être laissées à la mer plus de deux jours, à peine de confiscation & de vingt-cinq livres d'amende.

LES folles auront leurs mailles de cinq pouces en quarré, pour le moins, ajoute l'article 2, titre 9, de la Déclaration du 18 Mars 1727. Il permet néanmoins de tendre de la même maniere, à la côte, les filets appellés *demi-folles*, *grandes canieres*, *grande pentieres & grands rieux*, pourvu que leurs mailles aient au moins trois pouces en quarré.

L'article 3 veut que les autres filets y dénommés aient la maille de deux pouces en quarré au moins.

On conçoit que des filets de cette espece, sur-tout les folles, dont la maille doit être de cinq pouces en quarré, & avec lesquels on pêche les plus gros poissons, tels que les esturgeons, les thons, les marsouins, les maigres, &c. sont extrêmement forts, & par-là capables de causer du dommage aux petits bâtimens de mer qui les aborderoient, même aux vaisseaux, qui, en même

temps pourroient aussi y faire du dommage par la violence du choc. C'est pour cela que notre article ne veut pas qu'ils soient laissés, c'est-à-dire, qu'ils demeurent tendus à la mer, plus de deux jours, à peine de confiscation & de 25 liv. d'amende.

Tel est le motif de l'Ordonnance, au lieu de ceux que lui prête le Commentateur. Les pêcheurs n'ont pas besoin qu'on les avertisse de veiller à la conservation de leurs filets, encore moins sur peine de confiscation & de 25 livres d'amende.

ARTICLE III.

CEux qui pêcheront avec les folles seront tenus d'être toujours sur leurs filets, taut qu'ils seront à la mer, pour les visiter de temps en temps & de marée à autre, s'ils n'en sont empêchés par la tempête ou par les ennemis.

C'Est encore par le même motif que les pêcheurs *avec folles* sont tenus d'être toujours sur leurs filets, tant qu'ils seront à la mer, pour avertir les navigateurs de leur position, & les mettre par-là en état d'éviter l'abordage de ces filets.

Il leur est enjoint aussi de les visiter de temps en temps & de marée à autre, pour voir s'ils ne sont point dérangés dans leur tente, afin de les remettre dans leur premier état; le tout, s'ils n'en sont empêchés par la tempête ou par les ennemis qui leur donnent chasse.

ARTICLE IV.

LES rets de la dreige auront les mailles d'un pouce neuf lignes en quarré, & les *trameaux* ou *hameaux*, qui sont attachés des deux côtés du filet, anront les leurs de neuf pouces en quarré, sans qu'ils puissent être chargés de plus d'une livre & demie de plomb par brasse, sous les peines ci-dessus ordonnées.

LES rets de la dreige. Le filet, appellé *dreige*, étoit permis au temps de notre Ordonnance, parce que la maniere d'en user alors étoit innocente & incapable de nuire à l'empoissonnement des côtes. Il n'étoit pas traînant sur les greves dans ce temps-là, autrement il auroit été enveloppé dans la proscription générale des filets traînans, portée par l'art. 16 du titre suivant. Dans la suite, la maniere de s'en servir devint si abusive, que non-seulement le poisson du premier âge, mais même le frai du poisson s'y trouvoit pris sans pouvoir s'échapper; ce qui, joint aux prévarications des pêcheurs dans les écluses & bouchots, causa une si grande diminution de la pêche maritime, qu'il s'éleva un cri universel à ce sujet sur toutes les côtes du Ponant.

Pour remédier à un mal qui avoit fait de si grands progrès, le Roi se crut obligé de rendre une Déclaration le 23 Avril 1726, dans la vue de rétablir la pêche du poisson de mer, par tous les moyens possibles; mais il ne s'agit ici que du filet appellé *dreige :* le reste viendra dans la suite.

Ce filet reconnu si nuisible, parce que, comme l'explique le préambule de la Déclaration, *traînant avec rapidité sur les fonds, il gratte & laboure tous ceux sur lesquels il passe, de maniere qu'il déracine & enleve les herbes qui servent d'abri & de réduit aux poissons, rompt les lits de leur frai, fait périr ceux du premier âge, &c.* Ce filet, dis-je, fut donc proscrit absolument, avec tous autres filets & instrumens traînans, tant par l'article premier, que par les articles 19 & 22 de ladite Déclaration, avec défenses à toutes personnes indistinctement de s'en servir, à peine de confiscation des bateaux, rets, filets & poissons, & de 100 livres d'amende contre le maître pêcheur, & de déchéance de sa qualité de maître, sans pouvoir à l'avenir en faire aucunes fonctions, ni même être reçu pilote, lamaneur ou locman; &, en cas de récidive, de trois ans de galeres.

Le Roi excepta néanmoins le pourvoyeur de ses bouche & maison, auquel il feroit expédier des permissions par le Secretaire d'Etat de la Marine, pour faire la pêche de la dreige pendant un certain nombre d'années; & cela en observant les conditions & les formalités prescrites dans les articles 2, 3 & suivans, jusqu'au quinzieme.

La disposition des côtes de l'Aunis est telle que la pêche du poisson frais n'y est presque pas praticable avec des rets sédentaires. Delà il étoit arrivé que la pêche ordinaire en mer s'y étoit faite de tout temps avec des bâtimens nommés *traversiers*, à une assez grande distance des côtes, même en été, & toujours en pleine mer en toute autre saison: au moyen de quoi le frai du poisson n'avoit pu en souffrir.

Comme le filet unique dont se servoient les pêcheurs avec ces bâtimens traversiers, rouloit sur les fonds, & qu'à cause de cela sans doute il s'appelloit *dreige*, quoique improprement, il se trouva défendu, pour l'avenir, sous cette dénomination; ce qui consterna extrêmement les pêcheurs, tant de la Rochelle que des ports obliques de l'Aunis & de Marennes, auxquels par-là toute pêche étoit interdite.

Les plaintes qu'ils en porterent aussi-tôt aux Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, semblerent d'abord trop suspectes pour y déférer; mais les raisons dont ils les appuyerent ensuite les fit paroître si légitimes, que non-seulement les Officiers de l'Amirauté & le Commissaire de la Marine, mais encore tous les Ordres de la Ville représentés par les Maire & Echevins, se trouverent obligés de les porter aux pieds du thrône, pour supplier Sa Majesté de laisser à ces pêcheurs la liberté de continuer leur ancien usage, attendu qu'il leur étoit impossible de pêcher d'une autre maniere.

Le mal étoit que ce filet portoit le nom de *dreige*. Ainsi, sans examiner si c'étoit véritablement cette dreige ou dragne qui avoit presque ruiné la pêche, la premiere réponse fut que le Roi entendoit que sa Déclaration fût exécutée.

Il fallut obéir provisionnellement; & cependant on fit d'autres instances, accompagnées d'un Mémoire qui expliquoit la nature du filet en question, & la maniere dont les pêcheurs s'en servoient.

Le Conseil comprit alors que cette dreige étoit différente de celle qu'on avoit

entendu proſcrire ; & néanmoins, comme ce filet rouloit ſur les ſables, il reſtoit encore du ſcrupule ſur ſon uſage. C'eſt pourquoi le Roi, par ſa lettre à M. le Comte de Toulouſe, du 9 Octobre 1726, ne voulut permettre, par diſpenſe, que juſqu'au dernier Février ſuivant, & qu'à condition encore, par les pêcheurs, de ne s'en ſervir qu'à quatre lieues près des côtes & des bancs de ſable.

Avant l'expiration de ce délai, il fut repréſenté au Roi que l'on ſeroit totalement privé de poiſſon de mer à la Rochelle durant le carême qui approchoit, ſi Sa Majeſté n'avoit la bonté de proroger la permiſſion déjà accordée aux pêcheurs ; ſur quoi le Roi voulut bien en effet, par une ſeconde lettre à M. l'Amiral, en date du 11 Janvier 1727, proroger cette permiſſion juſqu'au Samedi-Saint.

De nouvelles repréſentations ayant encore été faites, dans leſquelles on inſinuoit toujours que la dreige dont ſe ſervoient les pêcheurs de la Rochelle, étoit différente de celle dont on avoit uſé ailleurs, & qu'elle n'étoit nullement nuiſible à l'empoiſſonnement des côtes de l'Aunis, le ſieur le Maſſon du Parc, Inſpecteur des Pêches, fut nommé pour vérifier le fait, avec la ſituation des côtes, & rendre compte de l'impoſſibilité qu'il y avoit de pratiquer la pêche à la ligne, ou d'autres manieres de pêcher permiſes & uſitées ſur les autres côtes du Royaume ; & cependant, en attendant cette vérification, le Roi permit aux pêcheurs, par une autre lettre du 11 Mai audit an 1727, de continuer leur pêche comme par le paſſé.

Le ſieur le Maſſon du Parc ayant reconnu dans ſa viſite la vérité de tout ce qui avoit été expoſé en faveur de nos pêcheurs traverſiers, ſur le compte qu'il en rendit au Roi, Sa Majeſté ſe détermina à leur permettre, ainſi qu'à ceux de Marennes, de faire uſage pendant toute l'année, mais à une lieue au moins de diſtance des côtes, de leurs filets qu'ils appelloient improprement *dreige*, par une derniere lettre à M. l'Amiral, datée du 27 Décembre de la même année 1727, aux conditions toutefois qui y ſont exprimées.

Cette lettre, contenant la déciſion définitive, eſt conçue en ces termes :

LETTRE DU ROI à M. le Comte de Toulouſe, du 27 Décembre 1727.

MON ONCLE, j'ai été informé que le filet de la dreige que j'ai toléré aux pêcheurs de l'Amirauté de la Rochelle, eſt improprement appellé de ce nom ; que c'eſt une eſpece de la forme d'un ret ſimple & non tramaillé de 7 à 8 braſſes de long tenu ouvert par une perche ; que le haut de ce filet eſt garni de flottes de liege, & le bas d'un grand cordage chargé au plus de trois quarterons de plomb par braſſe; enſorte que, dans l'opération de la pêche, le bas du ſac ne fait que rouler ſur le fond ; ce qui eſt bien différent du filet de la dreige, dont le ret tramaillé a ſouvent deux à trois cens braſſes de long, & dont le bas garni d'une ligne très-fine, & chargée ordinairement d'une livre & demie à deux livres de plomb par braſſe, entre dans la ſuperficie du ſable qu'il gratte & laboure, de maniere qu'il amene tout ce qu'il trouve dans ſon paſſage ; j'ai été informé auſſi que les pêcheurs de cette Amirauté ne peuvent prendre avec ce filet que du poiſſon plat, & qu'ils ne connoiſſent point l'uſage des rets ſédentaires à la mer, ni de la pêche à l'hameçon, quoiqu'ils pourroient s'en ſervir avec fruit, & que ces différentes ſortes de filets pourroient ſuppléer à celui qu'ils appellent improprement *dreige* aujourd'hui, je veux bien néanmoins leur en tolérer l'uſage, auſſi-bien qu'aux pêcheurs de l'Amirauté de Marennes, qui ſe ſervoient du même filet avant les deffenſes portées par ma Déclaration du vingt-trois Avril mil ſept cent vingt-ſix, & qui ſe trouvent dans le même cas ; & je vous fais cette Lettre pour vous dire

que mon intention eſt que les pêcheurs des Amirautés de la Rochelle & de Marennes puiſſent continuer de faire pratiquer, pendant toute l'année, la pêche avec le filet qu'ils nomment *dreige*, à condition que ledit filet ne ſera que de *ſept à huit braſſes de long*, que les mailles auront *dix-huit lignes* au moins en quarré, qu'il ſera fait en forme de ſac dont le fond ne pourra être en pointe, qu'il ſera tenu ouvert par une perche, que le haut dudit filet ſera garni de flottes de liege & le bas d'un gros cordage chargé au plus de trois quarterons de plomb par braſſe, & que la pêche avec ce filet ne pourra être pratiquée qu'à une lieue au large des côtes. Et la préſente n'étant à autre fin, je prie Dieu qu'il vous ait, MON ONCLE, en ſa ſainte & digne garde. Ecrit à Verſailles le vingt-ſept Décembre mil ſept cent vingt-ſept. *Signé*, LOUIS, *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

La nature du filet dont s'étoient toujours ſervis les pêcheurs de la Rochelle & de Marennes, ainſi reconnue, & ſon uſage autoriſé, la pratique en fut établie ſur pluſieurs autres côtes du Ponant, à la place de la dreige demeurée proſcrite ſans retour; & cette pratique devint ſi commune, qu'elle fut enfin approuvée par tout le Royaume, par la Déclaration donnée à Marly le 20 Décembre 1729; toutefois avec quelques changemens, & à condition que ce filet ne porteroit que le nom de *ret traverſier ou chalut*, pour empêcher les abus qui pourroient réſulter, s'il continuoit d'être appellé *dreige* ou *drague*, *cauche* ou *chauſſe*.

Cependant un grand nombre de pêcheurs ayant prévariqué enſuite dans l'uſage de ce filet, le Roi ſe crut obligé de défendre à tous pêcheurs de s'en ſervir, juſqu'à ce qu'il en eût été autrement ordonné. Son Ordonnance à ce ſujet eſt du 16 Avril 1744; mais comme l'interdiction qu'elle prononçoit n'étoit que proviſionnelle, en attendant un nouveau Réglement pour réformer les abus gliſſés dans la pratique de ce filet, elle fut levée par autre Ordonnance du 31 Octobre de la même année 1744, & l'uſage du filet, nommé *chalut* ou *ret traverſier*, fut rétabli (ſans que cela ait changé depuis) par cette derniere Ordonnance, aux conditions y exprimées, dont une des plus remarquables eſt, qu'il n'eſt permis de s'en ſervir que depuis le premier Septembre juſqu'au dernier Avril de chaque année, la pratique en demeurant défendue depuis le premier Mai juſqu'au dernier Août, à cauſe que c'eſt le temps où le frai du poiſſon eſt retenu près des côtes.

On a ſuppoſé en cela que ce filet étoit de nature à enlever ou écraſer le frai du poiſſon : cependant le frai du poiſſon eſt naturellement dépoſé aſſez près de la cote; & la pêche avec ce filet n'étant permiſe qu'à la diſtance d'une lieue au moins des côtes, on ne voit pas le tort qu'il pourroit faire au frai du poiſſon, encore moins dans les parages où l'on ne ſauroit guerre s'en ſervir qu'à plus de deux lieues de la côte, tels que ſont communément ceux de l'Aunis. Il a été obſervé d'ailleurs, dans tous les temps, que ce n'étoient pas les pêcheurs en mer avec traverſiers, qui détruiſoient le frai du poiſſon, même le poiſſon du premier âge; mais les pêcheurs ſur les greves avec des rets ſédentaires, ou avec des ſeines & avenaux, & ſur-tout les poſſeſſeurs des écluſes & bouchots.

Auront les mailles, &c. Il n'eſt plus queſtion de ces mailles, puiſque le filet de la dreige eſt abſolument proſcrit. La maille du *chalut* ou *traverſier*, qui y a été ſubſtitué, doit être de dix-huit lignes, ſuivant tous les Réglemens faits à ce ſujet.

Et les *trameaux* ou *hameaux*, *&c.* Ceux de la dreige sont proscrits avec elle, par l'article 21 de la Déclaration du Roi, du 23 Avril 1726. Pour les trameaux sédentaires, voyez l'article 4, titre 9, de celle du 18 Mars 1727. On trouvera la premiere de ces deux pieces, & toutes les autres concernant les filets de pêche, à la suite de cet article; & la seconde, avec les autres concernant les parcs & pêcheries, sur le titre suivant.

DÉCLARATION DU ROI,

Pour le rétablissement de la Pêche du poisson de mer; & qui interdit, à cet effet, toutes les especes de Dreige & autres filets traînans, excepté pour la pêche de l'Huître; & supprime l'usage des bateaux sans quilles, mâts, voiles ni gouvernail, pour faire la pêche en mer, le long des côtes & aux embouchures des rivieres.

Donnée à Versailles le 23 Avril 1726.

Regiſtrée en Parlement.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE: A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, SALUT. L'attention que nous avons à procurer l'abondance dans notre Royaume, Nous a déterminé à faire rechercher d'où provient la disette du poisson de mer, il a été reconnu qu'elle ne peut être attribuée qu'à la pratique de la pêche avec le filet nommé *dreige* ou *drague*, lequel traînant sur les fonds avec rapidité, gratte & laboure tous ceux sur lesquels il passe, de maniere qu'il déracine & enleve les herbes qui servent d'abri & de réduit aux poissons, rompt les lits de leur frai, fait périr ceux du premier âge; fait fouir tous ceux qu'il n'arrête point, ou les éloigne si considérablement, que les pêcheurs sont obligés de les aller chercher au large, où la pêche se fait avec de plus gros risques & à plus grands frais: il n'est pas possible d'espérer de trouver les côtes & la mer qui les avoisine, poissonneuse, tant que la pêche sera faite avec un pareil filet, & avec les filets traînans dont les pêcheurs se servent. Le mauvais usage de la pêche avec la dreige a été reconnu depuis très-long-temps, aussi-bien que celui des rets traînans: ils furent défendus par Edit du mois de Mars 1584, à peine de punition corporelle; & il n'y avoit alors que deux seuls bateaux tolérés pour faire la pêche avec la dreige, pour nos bouche & maison. Les représentations des intéressés aux pêches, plus touché de leur intérêt particulier, que de l'avantage du bien public, firent changer de si sages dispositions; il est à présumer que ces intéressés exposerent indifféremment la maniere dont se fait la pêche avec la dreige, de ce qu'elle étoit effectivement, puisque, quoiqu'elle se fasse avec un ret traînant, elle fut permise par l'Ordonnance du mois d'Août 1681, pendant que cette même Ordonnance défend la pêche avec toutes sortes de rets traînans, à peine de punition corporelle. Il y eut d'abord un grand nombre de bateaux qui furent employés à faire la pêche avec la dreige; la quantité du poisson diminua considérablement, & les pêcheurs dreigeurs furent obligés d'eux-mêmes de se réduire à un moindre nombre de bateaux, connoissant, mais trop tard, que s'ils continuoient, ils détruiroient absolument le fond de la pêche. L'usage des petits bateaux plats, sans quilles, mâts, voiles ni gouvernail, n'est pas moins pernicieux à la multiplication des poissons & à l'empoissonnement des côtes, que la pratique de la dreige, parce que les pêcheurs riverains se servent de ces sortes de petits bateaux qu'ils appellent *picots* ou *picoteurs*, pour aller traîner aux bords des sables, le long des greves & aux embouchures des rivieres, des seines, traînes, collerets, dranets & autres semblables especes de rets défendus par l'Ordonnance du mois d'Août 1681; ce qui détruit absolument le frai du poisson: ces pêcheurs courent aussi de grands risques dans ces petits bateaux, & ils périssent au moindre vent qui les y surprend, quand ils se trouvent un peu éloignés de la côte. Toutes ces raisons nous ont

déterminé à défendre la pêche avec la dreige, en nous réservant néanmoins la faculté de laisser subsister quelques bateaux pour faire cette pêche pour le service de nos tables, dans des temps & dans des lieux où elle ne peut faire aucun tort au frai du poisson ni aux poissons du premier âge, le nombre desquels bateaux sera diminué, ainsi qu'il sera réglé par ces présentes, ensorte qu'ils seront tous supprimés après le carême de l'année 1734 expiré. Nous avons résolu aussi d'interdire l'usage de ces petits bateaux connus sous le nom de *picots* ou de *picoteurs*, & de renouveller sous des peines plus séveres, les défenses faites par les Ordonnances de 1681, de se servir de rets traînans, de quelque espece & sous quelque nom que ce puisse être; nous estimons ces dispositions nécessaires pour empêcher les pêches abusives & contraires aux Ordonnances. A CES CAUSES & autres à ce nous mouvans, de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces présentes signées de notre main, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui suit:

ARTICLE PREMIER.

Défendons à toutes personnes, de quelque qualité & condition qu'elles puissent être, de faire faire la pêche du poisson avec rets, filets ou trameaux, nommés *dreige* ou *drague*, à peine de confiscation des bateaux, rets, filets & poissons, & de cent livres d'amende contre le maître, & icelui déclaré déchu de sa qualité de maître, sans pouvoir en faire aucunes fonctions à l'avenir, ni même d'être reçu pilote, pilote lamaneur ou locman; &, en cas de récidive, de trois ans de galeres.

II. Nous accorderons au pourvoyeur de nos bouche & maison, des permissions qui seront expédiées par le Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, pour faire la pêche avec la dreige à deux bateaux du port de trente tonneaux & au-dessous, qui seront armés & équipés au port de Dieppe, situé dans le pays de Caux, pendant la présente année & les suivantes, jusques & compris l'année 1732, lesquels ne pourront cependant faire ladite pêche que depuis le premier Octobre, jusques & compris le quinze Mai de chacune desdites années.

III. Il sera en outre donné audit pourvoyeur de pareilles permissions pour faire faire la pêche avec la dreige à quatre autres bateaux du même lieu & du même port, pendant les carêmes des années 1727, 1728, 1729 & 1730, passé lequel temps, il ne lui en sera accordé que pour deux bateaux, pendant les carêmes de 1731, 1732, 1733 & 1734 seulement, sans que, pour les années suivantes, il puisse en être donné, pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce soit; & en conséquence défendons audit pourvoyeur, ses commis & préposés, après le carême de l'année 1734 expiré, de faire pratiquer la pêche avec la dreige, à peine de trois mille liv. d'amende.

IV. Défendons aux Officiers des Classes, à peine d'interdiction, d'expédier aucun rôle pour faire la pêche avec la dreige, qu'au préalable le maître ne lui représente la permission qu'il en aura obtenue de Nous, dont il remettra copie au bureau des Classes, laquelle sera certifiée du maître qui en sera porteur.

V. Défendons, sous pareille peine d'interdiction, aux Officiers de l'Amirauté de délivrer aucun congé pour aller faire la pêche avec la dreige, qu'après que le maître aura fait enrégistrer à leur greffe la permission qu'il aura obtenue de Nous pour faire ladite pêche, & qu'il n'ait remis audit greffe le rôle de son équipage.

VI. Les expéditions, tant du Bureau des Classes que de l'Amirauté, nécessaires aux bateaux qui auront permission de faire la pêche avec la dreige pendant le carême, seront délivrées aux maîtres desdits bateaux huit jours avant le Mercredi des Cendres de chacune année.

VII. Les rets de la dreige dont se serviront les pêcheurs porteurs de nos permissions, auront les mailles de la toile, nape, flue ou ret du milieu de leur dreige, d'un pouce neuf lignes en quarré; les trameaux ou hameaux qui sont attachés des deux côtés, auront les leurs de neuf pouces en quarré; & le travail monté sera chargé d'une livre & demie de plomb au plus par brasse, à peine, en cas de contravention, de confiscation des rets, filets, poissons & du bateau dans lequel ils se trouveront, de cent livres d'amende contre le maître, & d'être déchu de sa qualité de maître, sans jamais pouvoir en faire aucune fonction, ni pouvoir être reçu pilote, pilote lamaneur ou locman.

VIII. Pourront néanmoins lesdits pêcheurs, porteurs de nos permissions, se servir, pendant le carême, d'une toile, nape ou flue ayant les mailles de dix-sept lignes en quarré, avec des hameaux de neuf pouces en quarré, & qui ne pourront de même être chargés que d'une livre & demie de plomb au plus par brasse, sous les peines portées par l'article précédent.

IX. Il y aura, au greffe de l'Amirauté de Dieppe, un coin marqué d'un côté de nos Armes, & autour pour légende *Pêche avec la dreige*, & de l'autre côté les armes de l'Amiral, & pour

légende

légende, *Amirauté de Dieppe ;* & toutes les pieces de tramail qui formeront la dreige, seront marquées d'un plomb frappé dudit coin aux deux bouts, & le plomb sera rabattu sur la corde, & recouvert d'une légere roture pour le conserver.

X. Les filets de la dreige, ainsi marqués, seront renfermés dans un magasin appartenant au pourvoyeur de nos bouche & maison, lequel magasin sera fermé à deux serrures, dont une des clefs restera entre les mains des Officiers de l'Amirauté, & l'autre en celles du pourvoyeur, ses commis ou préposés ; & lesdits filets ne pourront être délivrés aux maîtres qui feront la pêche avec la dreige pour ledit pourvoyeur, que sur le reçu desdits maîtres pêcheurs & des commis ou préposés du pourvoyeur.

XI. Il sera délivré le 15 Septembre de chaque année, pour les deux bateaux qui auront permission de pêcher depuis le premier Octobre jusqu'au 15 Mai de l'année suivante, à chacun une tésure ou tissure de dreige, laquelle sera remise dans les magasins avant la fin dudit mois de Mai, à peine de cent livres d'amende, payable par moitié par les commis ou préposés du pourvoyeur, & par le maître.

XII. Les filets de dreige qui serviront aux bateaux qui feront la pêche pendant le carême, seront délivrés quinze jours avant le Mercredi des Cendres, & rapportés au magasin quinze jours aussi après le Samedi-Saint, sous les peines portées par l'article précédent.

XIII. Les trameaux de la dreige qui deviendront hors de service pendant la durée de la pêche, seront rapportés par le maître au magasin : & il lui en sera délivré de nouveaux qui seront marqués comme il est ordonné par l'art. IX des présentes, après vérification faite par les Officiers de l'Amirauté, de la marque du plomb des anciens trameaux.

XIV. Défendons aux pêcheurs qui feront la pêche avec la dreige, en vertu de nos permissions, de traîner filets ou trameaux à quatre lieues près des côtes & des bancs de sable qui les bordent, à peine de confiscation du bateau, des filets & du poisson, de cent livres d'amende contre le maître, pour la premiere fois ; &, en cas de récidive, outre les cent livres d'amende, d'être déchu de sa qualité de maître, sans pouvoir jamais en faire aucune fonction, ni être reçu pilote, ni pilote lamaneur ou locman.

XV. Enjoignons à notre Procureur au Siege de l'Amirauté de Dieppe, de se transporter de temps en temps à bord des bateaux dreigeurs, porteurs de nos permissions, pour vérifier la marque de leurs filets, & si le poids du plomb & la grandeur des mailles sont conformes aux articles VII & VIII des présentes.

XVI. Enjoignons pareillement à nos autres Procureurs dans les Sieges d'Amirauté où il relâchera des bateaux dont les maîtres seront porteurs de nos permissions pour faire la pêche avec la dreige, de se transporter aussi à bord desdits bateaux, pour se faire représenter notre permission de faire ladite pêche, le rôle d'équipage & le congé donné en conséquence, & y faire la vérification ordonnée par l'article précédent.

XVII. Ordonnons à tous capitaines, maîtres & patrons, qui auront vu pratiquer la pêche avec la dreige, d'en faire mention dans leur rapport aux Officiers de l'Amirauté, en marquant le partage & le signalement du bateau pêcheur.

XVIII. Ordonnons aussi à tous pêcheurs faisant la pêche du poisson frais, de faire leurs déclarations aux Officiers de l'Amirauté, des bateaux dreigeurs porteurs de nos permissions qu'ils pourront trouver faire la pêche avec la dreige dans les quatre lieues du bord des côtes, & des autres bateaux qu'ils pourroient avoir vu pratiquer la même pêche sans être porteurs de nos permissions, laquelle déclaration sera reçue sans frais ; & tant sur icelle que sur celles des capitaines, maitres & patrons, seront les délinquans poursuivis à la requête & diligence de nos Procureurs dans les Sieges de l'Amirauté.

XIX. Faisons défenses à toutes personnes de traîner à la mer, le long des côtes & aux embouchures des rivieres, des seines, collerets, traînes, danets, draignaux, dravenets, & autres semblables filets & instrumens traînans, sous les peines portées par l'article premier des présentes.

XX. Défendons, sous les mêmes peines, aux pêcheurs qui se servent de rets nommés *picots*, de traîner leurs filets à la mer pour faire la pêche, ni de se servir pour battre l'eau, piquer & brouiller les fonds, de perches ferrées & pointues, de cablieres, pierres, boulets, chaînes de fer & tous autres instrumens.

XXI. Faisons aussi défenses à tous pêcheurs & autres, sous les mêmes peines, de se servir de muletieres & de trameaux dérivans à la marée, tant avec bateau que sans bateau, en quelque temps & sous quelque prétexte que ce puisse être ; comme aussi de faire la pêche de la petite traîne, dreige ou drague, nommée *cauche* ou *chausse*, & celle de la dreige ou drague armée & montée de fer.

XXII. Les pêcheurs & tous autres, de quelque qualité & condition qu'ils soient, qui auront des tramaux pour la dreige, des muletieres, des tramaux dérivans, des chausses ou cauches, des sacs servant à la dreige ou drague armée de

fer, des feines, collerets, corets, traînes, dranets, draignaux, dravenets, & toutes autres especes de rets, filets, engins & instrumens traînans, connus sous quelque dénomination que ce puisse être, seront tenus de les démonter, & de les employer à d'autres usages, dans le terme d'un mois du jour de l'enrégistrement des présentes au Siege de l'Amirauté de leur ressort, à peine, après ledit temps passé, de cent livres d'amende & de confiscation desdits rets, filets & instrumens, que nous ordonnons être brûlés publiquement, & les armures de fer confisquées & brisées.

XXIII. Défendons en conséquence aux marchands fabricateurs de rets, intéressés aux pêches, maîtres & compagnons pêcheurs, & à toutes sortes de personnes, de quelque qualité & condition qu'elles puissent être, de faire ou fabriquer, vendre ou garder chez eux aucuns trameaux de dreige, trameaux & muletieres dérivans, chausses ou cauches, sacs servans à la dreige ou drague armée de fer, & toutes autres especes de rets, engins & instrumens défendus par l'article précédent, à peine de confiscation d'iceux & de trois cents livres d'amende, le tiers applicable au dénonciateur.

XXIV. Enjoignons aux Officiers de l'Amirauté, chacun dans leur ressort, de faire, un mois après l'enrégistrement des présentes, une exacte perquisition des trameaux de dreige, des muletieres dérivans, des sacs, cauches ou chausses, pour la dreige armée de fer, des seines, collerets, traines, dranets, draigneaux & dravenets, de toutes autres especes de rets, engins & instrumens défendus par nos Ordonnances & par ces présentes, qui pourroient se trouver, tant dans les maisons des pêcheurs que des autres riverains de la mer, privilégiés & non privilégiés, qui pourront être soupçonnés d'avoir des filets défendus; & de continuer la même recherche de trois mois en trois mois, à peine d'interdiction de leurs charges; & d'en dresser des procès-verbaux, qu'ils nous enverront quinzaine après la confection d'iceux.

XXV. Ordonnons aux Officiers des Classes, lorsqu'ils feront leurs revues dans les paroisses de leurs quartiers de faire en même temps la visite des rets, filets, engins & instrumens des pêcheurs; & s'ils en trouvent d'abusifs & défendus par les Ordonnances & par ces présentes, d'en donner avis à notre Procureur au Siege de l'Amirauté du ressort, pour poursuivre les délinquans.

XXVI. Faisons défenses à tous pêcheurs qui font la pêche à la mer, le long des côtes, & aux embouchures des rivieres, de se servir de bateaux sans quilles, mâts, voiles ni gouvernail, à peine de confiscation desdits bateaux, des filets & poissons qui s'y trouveront, de cent livres d'amende contre le maître, & d'être déchu de sa qualité de maître, sans pouvoir jamais en faire aucunes fonctions à l'avenir, ni être reçu pilote, pilote lamaneur ou locman; en conséquence, défendons la construction des bateaux plats, connus sous le nom de *picots* ou *picoteurs*, & autres semblables, à peine de confiscation desdits bateaux, de cent liv. d'amende contre le charpentier constructeur, & d'être déchu pour toujours de sa maîtrise. Accordons néanmoins aux pêcheurs le terme de trois mois, du jour de la publication des présentes, pour se pourvoir de bateaux ayant quilles & portant mâts, voiles & gouvernail; & voulons qu'après ledit temps, tous les bateaux plats, nommés *picots* ou *picoteurs*, & autres semblables, soient confisqués & dépecés, & les propriétaires d'iceux condamnés à cent livres d'amende.

XXVII. Enjoignons à nos Procureurs dans les Amirautés de donner avis aux Officiers des Classes des maîtres qui, pour contravention aux présentes, seront déclarés déchus de leur qualité de maîtres; &, sur ledit avis, voulons que lesdits Officiers des Classes les raient du registre des maîtres, les portent sur celui des matelots, & les commandent en cette qualité pour servir sur nos vaisseaux.

XXVIII. Faisons défenses aux pêcheurs & à tous autres, sous les peines portées par le premier article des présentes, de pêcher ni faire pêcher, avec quelque sorte de filets, instrumens & engins que ce soit, ni de quelque maniere que ce puisse être, aucun frai de poisson connu sous les noms de *blanchemelle*, *menusse*, *saumonelle*, *guildre*, *manne semence*, & sous quelqu'autre nom & dénomination que ce puisse être, d'en saler ni d'en vendre, sous quelque prétexte & pour quelque usage que ce soit.

XXIX. Défendons à tous marchands chassemarées, marayeurs, poissonniers, vendeurs & regratiers de poisson, d'acheter ni d'exposer en vente aucun frai de poisson à peine de cinquante livres d'amende.

XXX. Faisons défenses aussi à toutes sortes de personnes, de quelque qualité & condition qu'elles puissent être, d'enlever ou faire enlever du frai de poisson, soit pour nourrir les porcs, volailles & autres animaux, fumer & engraisser les terres & le pied des arbres, & pour tout autre usage que ce puisse être, à peine de confiscation des chevaux & harnois, de 500 livres d'amende pour la premiere fois, & de punition corporelle en cas de récidive.

XXXI. Déclarons comprendre, sous le nom

de frai de poisson, tous les petits poissons nouvellement éclos, & qui n'auront pas trois pouces de longueur au moins entre l'œil & la queue.

XXXII. Permettons néanmoins aux pêcheurs & à tous autres de désouir des sables qui restent à sec de basse mer, les poissons qui s'ensablent, pour servir d'appât à leurs pêches, tels que sont les éguilles, équilles, lançons & autres poissons de semblable espece, tels qu'ils puissent être.

XXXIII. Défendons à toutes personnes, de quelque qualité & condition que ce soit, de jetter dans les eaux de la mer le long des côtes, & aux embouchures des rivieres, dans les mares & les étangs salés, aucunes chaux, noix vomique, noix de cyprès, coques de levant, momie, musc & autres drogues pour servir d'appât & empoisonner le poisson, à peine de trois cents livres d'amende pour la premiere fois, & de mille livres en cas de récidive.

XXXIV. Les contraventions aux articles ci-devant des présentes seront poursuivies à la requête de nos Procureurs dans les Amirautés; & les Sentences qui en interviendront contre les délinquans, seront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui, jusqu'à concurrence de trois cents livres, sans qu'il puisse être accordé de défenses, même lorsque l'amende sera plus forte, que jusqu'à concurrence de ce qui excédera ladite somme de trois cents livres.

XXXV. Ceux qui appelleront desdites Sentences, seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui; sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, ladite Sentence sortira son plein & entier effet, & l'amende sera distribuée conformément à ladite Sentence, le dépositaire d'icelle bien & valablement déchargé.

XXXVI. La pêche de l'huître continuera d'être faite avec la dreige armée de fer, de la même maniere & ainsi qu'il s'est pratiqué jusqu'à présent.

XXXVII. Le poisson qui proviendra de la pêche des bateaux dreigeurs pour lesquels nous aurons accordé des permissions, & qui ne sera pas jugé par le commis de notre pourvoyeur être de la mesure & qualité requises pour l'approvisionnement de nos tables, sera vendu publiquement à l'encan, suivant l'usage local, & ainsi qu'il se pratique pour la vente du poisson des autres pêches.

XXXVIII. Défendons au pourvoyeur de nos bouche & maison, & à ses commis & préposés, de faire commerce de poisson ni de chasser marée pour leur compte, directement ni indirectement, sous des noms supposés, ni par quelqu'autres personnes que ce puisse être, à peine de confiscation de la marée, harnois & chevaux, & de trois mille livres d'amende pour la premiere fois, & de six mille livres en cas de récidive, le tiers applicable au dénonciateur; & d'être, en outre, le commis destitué de son emploi, & de pareilles amendes contre ceux qui auront prêté leurs noms.

XXXIX. Les contraventions aux deux précédens articles seront jugées par les Juges auxquels la connoissance en appartient.

XL. Sera, au surplus, l'Ordonnance du mois d'Août 1681, concernant la pêche, exécutée selon sa forme & teneur en ce qui n'y est dérogé par ces présentes.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les Gens tenans nos Cours de Parlement, que ces présentes ils fassent lire, publier & registrer, & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits & Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens, Clameur de Haro, Charte Normande & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes. Voulons qu'aux copies d'icelles, collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers Secretaires, foi soit ajoutée comme à l'original. Car tel est notre plaisir. En témoin de quoi, nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Donné à Versailles le vingt-troisieme jour d'Avril, l'an de grace mil sept cent vingt-six, & de notre regne le onzieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, PHELYPEAUX. Et scellé du graud sceau de cire jaune.

Registré, ouï & ce requerant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutée selon sa forme & teneur; & copies collationnées, envoyées aux Bailliages, Sénéchaussées & Amirautés du ressort, pour y être lues, publiées & registrées : Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le dix-huit Mai mil sept cent vingt-six.

Signé, *YSABEAU.*



DÉCLARATION DU ROI,

Qui permet l'usage d'un filet nommé Ret traversier & Chalut, *pour faire la pêche du poisson à la mer.*

Donnée à Marly le 20 Décembre 1729.

Registrée en Parlement.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE : A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, SALUT. Nous aurions été informé qu'en interdisant, par notre Déclaration du 23 Avril 1726, la pêche avec la *dreige* ou *drague*, *cauſſe* ou *chauſſe*, nous aurions défendu l'usage d'un filet tramaillé & traînant, qui brouilloit & labouroit les fonds sur lesquels il passoit ; mais que cependant cette défense a été cause que les pêcheurs de différens endroits de notre Royaume se sont trouvés privés de l'usage d'un autre filet qui porte le même nom, & qui s'appelle aussi *ret traversier & chalut*, lequel, ne faisant que rouler sur le sable, ne peut faire aucun tort au frai du poisson ni au poisson du premier âge, nous avons, par ces raisons toléré, depuis deux ans, dans le ressort des Amirautés de Marennes, la Rochelle, Sables d'Olonne, Nantes, Vannes & Quimper, la pratique de ce dernier filet, dont il n'est résulté aucun préjudice pour la pêche ; ce qui nous détermine à permettre à tous les pêcheurs de notre Royaume, d'en faire usage sous les noms seulement de *ret traversier* & *chalut*, pour empêcher les abus qui pourroient résulter, s'il continuoit d'être appellé *dreige* ou *drague*, *cauche* ou *chauſſe*. A ces causes & autres à ce nous mouvans, de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous, en interprétant notredite Déclaration du 23 Avril 1726, avons dit, déclaré & ordonné, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plait ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les pêcheurs & tous autres pourront faire usage du filet nommé *ret traversier* ou *chalut*, en se conformant par eux à la police contenue dans les articles suivans.

II. Ledit filet sera fait en forme de sac, dont le bout se terminera en quarré ou en pointe, il aura quatre à cinq brasses de large sur sept à huit brasses de long, & les mailles d'icelui seront lacées de suite, & de largeur de dix-huit lignes au moins en quarré dans toute sa longueur.

III. La moitié de l'ouverture dudit filet sera garnie de flottes de liege, & l'autre moitié d'un cordage d'un pouce au moins de diametre, qui sera chargé de trois quarterons de plomb par brasse, ou de pareil poids en pierres enveloppées dans des sacs de toile ou dans des fasceaux de cuir.

IV. Il sera mis à chaque côté de l'ouverture dudit filet un échalon, genou ou genouiller de bois, qui ne sera chargé que du poids de vingt livres en pierres ; & il pourra être attaché sur lesdits échalons, genoux ou genouillers, une perche en forme d'arc, de quatre à cinq brasses de long, pour tenir ledit filet ouvert.

V. La pêche avec ledit filet pourra être pratiquée pendant toute l'année, à une lieue au large des côtes ; il ne pourra cependant en être fait usage dans les baies & autres endroits où se fait la pêche des sardines, pendant la durée de ladite pêche, & vingt jours au moins avant qu'elle y soit commencée.

VI. Les dispositions contenues aux articles ci-dessus des présentes seront exécutées, à peine contre les contrevenans de confiscation des filets & du poisson, & de cent livres d'amende contre le maître pour la premiere fois, &, en cas de récidive, de confiscation du bateau, filets & poisson, & de cent livres d'amende contre le maître ; & icelui déclaré déchu de sa qualité de maître, sans pouvoir en faire aucunes fonctions à l'avenir, ni même d'être reçu pilote, pilote lamaneur ou locman.

VII. Les contraventions aux articles des présentes seront poursuivies à la requête de nos Procureurs dans les Amirautés ; & les Sentences qui interviendront contre les délinquans, seront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui, jusqu'à concurrence de trois cents livres, sans qu'il puisse être accordé de défenses,

même lorſque l'amende ſera plus forte que juſqu'à concurrence de ce qui excédera ladite ſomme de trois cents livres.

VIII. Ceux qui appelleront deſdites ſentences, ſeront tenus de faire ſtatuer ſur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui ; ſinon & à faute de ce faire, ledit temps paſſé, leſdites ſentences ſortiront leur plein & entier effet ; & les amendes ſeront diſtribuées conformément auxdites Sentences, & les dépoſitaires d'icelles bien & valablement déchargés.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conſeillers les Gens tenant nos Cours de Parlement, que ces préſentes ils faſſent lire, publier & regiſtrer ; & le contenu en icelles garder & obſerver ſuivant leur forme & teneur, nonobſtant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Reglemens, Clameur de Haro, Charte Normande, & autres choſes à ce contraires, auxquelles nous avons dérogé & dérogeons par ceſdites Préſentes. Voulons qu'aux copies d'icelles, collationnées par l'un de nos amés & féaux Conſeillers-Secretaires, foi ſoit ajoutée, comme à l'original ; car tel eſt notre plaiſir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre ſcel à ceſdites Préſentes. Données à Marly le vingtieme jour de Décembre, l'an de grace mil ſept cent vingt-neuf, & de notre regne le quinzieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, PHELYPEAUX. Et ſcellé du grand Sceau de cire jaune.

Regiſtré, ouï & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutée ſelon ſa forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Amirautés du reſſort, pour y être lues, publiées & regiſtrées. Enjoint aux Subſtituts du Procureur-Général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, ſuivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le treize Février mil ſept cent trente. Signé, *YSABEAU.*

ORDONNANCE DU ROI,

Qui défend à tous les Pêcheurs du poiſſon de mer de pratiquer la pêche avec le filet nommé Ret traverſier *ou* Chalut, *juſqu'à ce qu'il en ait été autrement ordonné par Sa Majeſté.*

Du 16 Avril 1744.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait repréſenter ſa Déclaration du 20 Décembre 1729, par laquelle, pour donner des marques de ſes bontés envers des pêcheurs de différens endroits de ſon Royaume, Elle auroit permis l'uſage d'un filet nommé *Chalut* ou *Ret traverſier*, ſur l'aſſurance qu'on lui avoit donnée que ce filet, ne faiſant que rouler ſur les ſables, ne pouvoit faire aucun tort au frai ni au poiſſon du premier âge ; mais les plaintes réitérées qui lui ont été portées par les Officiers de différentes Amirautés, & par les pêcheurs zélés pour le rétabliſſement de la pêche, que ce filet racle & entre tellement dans les ſables, qu'il prend une ſi grande quantité de frai & de poiſſon du premier âge, que les pêcheurs ſe ſervent de pelles de bois pour les jetter hors de leurs bateaux à la mer, les deux tiers étant écraſés & tués par la peſanteur de la barre du chalut : & Sa Majeſté eſtimant néceſſaire de prévenir un pareil abus, en dérogeant aux Ordonnances qu'Elle a rendues pour remettre l'uſage de ce filet pendant quelques ſaiſons de l'année, & nommément à ladite Déclaration du 20 Décembre 1729, Sa Majeſté fait très-expreſſes inhibitions & défenſes aux pêcheurs des endroits de ſon Royaume où ce filet eſt en uſage, de ſe ſervir du filet nommé *Chalut* ou *Ret traverſier*, à peine de confiſcation des filets & du poiſſon, & de cent livres d'amende contre le maître pour la premiere fois ; &, en cas de récidive, de confiſcation du bateau, filet & poiſſon, & de cent livres d'amende contre le maître, & icelui déclaré déchu de ſa qualité de maître, ſans pouvoir en faire à l'avenir aucunes fonctions, ni même être reçu pilote, pilote lamaneur ou locman. Veut Sa Majeſté que les pêcheurs & tous autres pratiquant cette pêche ſur les côtes, remettent dans la quinzaine du jour de la publication de la préſente Ordonnance, chacun au greffe du lieu de l'Amirauté

de leur demeure, les filets nommés *Rets traversiers* ou *Chaluts*, qui pourront leur appartenir, à peine de cinquante livres d'amende contre ceux chez qui il s'en trouvera passé ledit temps; pour lesdits filets rester au greffe jusqu'à ce qu'il en ait été autrement ordonné par Sa Majesté; laquelle mande & ordonne à Monseigneur le Duc de Penthievre, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera registrée aux Greffes des Amirautés, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le seize Avril mil sept cent quarante-quatre. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui rétablit la pêche avec le filet nommé Chalut *ou* Ret traversier, *depuis le premier Septembre jusqu'au dernier Avril de chaque année.*

Du 31 Octobre 1744.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ, ayant, par son Ordonnance du 16 Avril 1744, interdit l'usage du filet nommé *chalut* ou *ret traversier*, jusqu'à ce qu'il en ait été autrement ordonné; &, ayant jugé nécessaire, sur les représentations qui lui ont été faites, de rétablir la pêche de ce filet, Elle a ordonné & ordonne ce qui suit:

ARTICLE PREMIER.

Il sera désormais permis aux pêcheurs & à tous autres, de faire la pêche avec le filet nommé *chalut* ou *ret traversier*, en se conformant à la police prescrite dans les articles suivans,

II. Ledit filet sera fait en forme de sac, dont le bout se formera en quarré long émoussé, & aura sept à huit brasses de gueule ou d'ouverture, environ autant de profondeur, cinq à six brasses de long dans le fond; & les mailles d'icelui seront lacées de suite, & de la largeur de dix-huit lignes au moins en quarré dans toute sa longueur.

III. La moitié de l'ouverture dudit filet sera garnie de flottes de liege, & l'autre moitié par le bas sera garnie d'un cordage d'environ deux pouces de grosseur, qui sera chargé d'une livre de plomb par brasse tout au plus, ou de pareil poids en pierres, enveloppées dans des sacs de toile ou dans des fasceaux de cuir.

IV. Les deux coins du sac seront garnis d'un petit échalon de bois, dans lequel seront passés & amarrés la corde de la tente & le cablot du pied, qui forment l'ouverture du sac. On passera entre ces deux cordages une pierre, qui sera arrêtée entre l'échalon & les cordages: & on amarrera sur les échalons, dans la partie où sont attachées les flottes de liege, une ou plusieurs perches, pour en faire une de trente à trente-cinq pieds de long, pour mieux contenir l'ouverture du filet.

V. La pêche avec ledit filet ne pourra être pratiquée qu'à une lieue au large des côtes, & avec bateaux de six tonneaux au moins, & ne pourra commencer que du premier Septembre jusqu'au dernier Avril de chaque année: elle sera interdite à tous pêcheurs & autres, depuis le premier Mai jusqu'au dernier Août, temps où le poisson dépose son frai.

VI. Les dispositions contenues aux articles ci-dessus, seront exécutées, à peine contre les contrevenans de confiscation des filets & du poisson, de vingt livres d'amende & de trois mois de prison pour la premiere fois; &, en cas de récidive, de confiscation du bateau, filets & poisson, & de quarante livres d'amende contre le maître, & de six mois de prison, & icelui déchu de sa qualité de maître, sans pouvoir en faire à l'avenir aucunes fonctions, ni même être reçu pilote lamaneur ou locman.

VII. Les contraventions aux articles des présentes seront poursuivies, à la requête de nos Procureurs dans les Amirautés; & les Sentences qui interviendront contre les délinquans, seront exécutées nonobstant l'appel, sans préjudice d'icelui.

VIII. Ceux qui appelleront desdites Sentences, seront tenus de faire statuer sur leurdit appel, ou le mettre en état d'être jugé dans un an du jour & date d'icelui, sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, lesdites Sentences

sortiront leur plein & entier effet, & les amendes seront distribuées conformément auxdites Sentences, & les dépositaires d'icelles bien & valablement déchargés. Mande & ordonne Sa Majesté à Monseigneur le Duc de Penthievre, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée, affichée & regiſtrée par-tout où besoin sera. Fait au camp devant Fribourg, le trente-un Octobre mil sept cent quarante-quatre.

Signé, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ARTICLE V.

PErmettons toutefois de faire la pêche des vives avec des mailles de treize lignes en quarré, depuis le quinze Février jusqu'au quinze Avril seulement.

LA pêche des vives se faisoit autrefois avec la dreige ; & c'est pour cela qu'elle a été aussi appellée *la pêche de la dreige*, dans l'Arrêt du Conseil dont il va être parlé. Elle n'est guere pratiquée que sur les côtes où ce poisson est extrêmement abondant, & où, par cette raison, il s'en fait une pêche particuliere.

Au reste, la disposition de cet article est toujours subsistante par rapport à la maille; du moins il ne paroît pas qu'elle ait éprouvé aucun changement à cet égard par les Réglemens postérieurs, excepté qu'il ne doit plus être fait usage du filet de la dreige. Mais pour ce qui concerne le temps durant lequel cette pêche est permise, comme cette Ordonnance avoit en vue le temps du Carême, & que le Carême ne commence pas toujours au quinze Février pour finir au quinze Avril, par l'Arrêt du Conseil du 24 Mars 1687, rendu en interprétation de cet article, il a été ordonné qu'à l'avenir cette pêche commenceroit deux jours avant le premier du Carême, & dureroit jusqu'au dernier jour d'icelui seulement; avec défenses à tous pêcheurs de la commencer plutôt, & de la continuer plus tard, à peine de confiscation des bateaux, chaloupes & équipages, de 100 livres d'amende pour la premiere contravention, & de plus grande, s'il y échoit.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT.

Du 24 Mars 1687.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE ROI étant informé que la permission de faire la pêche appellée *dreige* depuis le 15 Février jusqu'au 15 Avril seulement, accordée par son Ordonnance sur le fait de la Marine, du mois d'Août 1681, article V, titre des diverses especes de rets ou filets, étoit diversement observée, à cause que le Carême ne vient pas tous les ans au jour fixé par ladite Ordonnance; & que, sous ce prétexte, ladite pêche commençoit en quelques lieux dès le premier Janvier, & continuoit jusqu'à la fin d'Avril contre l'intention que Sa Majesté a eue de ne l'accorder que pendant le Carême seulement. A quoi étant nécessaire de pourvoir : Sa Majesté étant en son Conseil, interprétant ledit article V de son Ordonnance du mois d'Août 1681, sur le fait de la

Marine, titre des diverses especes de rets ou filets, a ordonné & ordonne qu'à l'avenir la pêche appellée *dreige* ou *des vives*, commencera deux jours avant le premier du Carême, & durera jusqu'au dernier jour d'icelui seulement. Fait Sa Majesté défenses à tous pêcheurs & autres personnes qui s'intéressent dans ladite pêche dans tous les ports & côtes du Royaume, de la commencer plutôt, ni de la continuer après le dernier jour de Carême, à peine de confiscation des bateaux, chaloupes & équipages, cent livres d'amende pour la premiere contravention, & de plus grande peine, s'il y échoit. Et sera, au surplus, ledit article de l'Ordonnance exécuté selon sa forme & teneur. Enjoint Sa Majesté aux Lieutenans & autres Officiers des Sieges de l'Amirauté, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, à peine d'en répondre en leurs propres & privés noms. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le vingt-quatrieme jour de Mars mil six cents quatre-vingt-sept. *Signé*, COLBERT.

ARTICLE VI.

LES Pêcheurs qui voudront pêcher pendant la nuit, seront tenus de montrer, trois différentes fois, un feu, dans le temps qu'ils mettront leurs filets à la mer, à peine de cinquante livres d'amende & de réparation de toutes pertes & dommages qui en pourroient arriver.

PAR l'article 5, titre 31, de l'Ordonnance des Eaux & Forêts de 1669, la pêche de nuit est défendue en eau douce, excepté aux arches des ponts, aux moulins & aux gords où se tendent des dideaux. Il en est autrement de la pêche maritime, parce que les raisons ne sont pas les mêmes; mais, pour éviter les avaries de l'abordage, il est enjoint ici aux pêcheurs, pendant la nuit, de montrer, par trois différentes fois, un feu, dans le temps qu'ils mettront leurs filets à la mer, à peine de cinquante livres d'amende, & de réparation de tout le dommage qui en pourroit arriver.

Il faut observer que ces feux ne doivent pas être allumés, si les filets sont placés dans des lieux périlleux; parce qu'alors ce seroient des feux trompeurs, qui exposeroient aux peines portées par l'art. 45 du titre des naufrages ci-dessus.

Pour les feux que doivent montrer les pêcheurs de harengs. V. les art. 2, 3, 5 & 6 du titre qui concerne cette pêche. Ils ne peuvent, au reste, en montrer d'autres sans nécessité, à peine de punition corporelle, aux termes de l'art 7.

ARTICLE VII.

SI les filets d'un bateau dreigeur sont arrêtés & retenus par quelques ancres, rochers ou autres choses semblables, ensorte qu'il ne puisse dériver, l'équipage sera tenu, sous les mêmes peines, de montrer, pendant la nuit, un feu, tant que le bateau demeurera sur le lieu où ses filets seront attachés.

IL n'y a plus de bateau dreigeur, puisque la pêche avec la dreige est expressément défendue aujourd'hui; mais, comme le ret traversier ou chalut, a pris la place de ce filet, & que d'ailleurs cet article n'a parlé des filets d'un bateau

bateau dreigeur, que par maniere d'exemple; il faut dire qu'il eſt applicable à tous filets de bâtimens, arrêtés & retenus par quelques ancres ou rochers; & en conſéquence, que l'équipage du bâtiment eſt obligé de montrer un feu la nuit, pendant tout le temps que le bâtiment demeurera ſur le lieu où les filets ſeront arrêtés; & cela ſous les peines portées par l'article précédent, qui ſont 50 liv. d'amende, & la réparation de tout le dommage.

Un autre motif de l'Ordonnance, ſelon Lamart, Traité de la Police, tom. 3, liv. 5, tit. 25, chap. 2, fol. 35, eſt que ce feu, annonçant le danger où ſe trouve le bateau pêcheur, avertira les autres Pêcheurs d'aller à ſon ſecours.

Pour le même cas où ſe trouvera un Pêcheur faiſant la pêche du hareng, voyez l'article 6 du titre concernant cette pêche.

ARTICLE VIII.

LES mailles des filets, appellés *picots*, ſeront de pareille grandeur que celles de la dreige, & ſeront chargées d'un quarteron de plomb au plus par braſſe; défendons de ſe ſervir, pour battre l'eau, de perches ferrées ou pointues, à peine de dix livres d'amende.

LES filets, appellés *picots*, ne ſont plus permis aujourd'hui qu'autant qu'ils ne traineront pas à la mer, art. 20 de la Déclaration du 23 Avril 1726.

Le même article défend, comme celui-ci, de ſe ſervir, pour battre l'eau, piquer & brouiller les fonds, de perches ferrées ou pointues; & ajoute, ni de cablieres, pierres, boulets, chaînes de fer ou autres inſtrumens; le tout ſous les peines portées par l'article premier de ladite Déclaration, au lieu de l'amende de dix livres prononcée ſimplement par le préſent article.

Ces défenſes de battre l'eau, piquer & troubler les fonds, ont été réitérées par l'art. 3, tit. 10 de la Déclaration du 18 Mars 1727, ſur peine de confiſcation des filets & inſtrumens, & de 100 liv. d'amende pour la premiere fois; de pareille confiſcation, & de trois ans de galeres, en cas de récidive.

On appelle auſſi *picots* & *picoteurs* de petits bâtimens ſans quille ni gouvernail. Il en eſt parlé dans le préambule de la Déclaration du 23 Avril 1726, & l'uſage en eſt abſolument défendu par l'article 26 de ladite Déclaration. Il y a une exception pour l'Aunis au ſujet du petit bateau nommé *Acon*, comme on le verra ſur le titre ſuivant.

Il eſt étonnant que le Commentateur, pour rendre raiſon de la défenſe de ſe ſervir de perches ferrées ou pointues pour battre l'eau, ait allégué « la » crainte que les pêcheurs ne puſſent, avec ces inſtrumens, endommager leurs » bateaux, par malheur ou autrement. »



ARTICLE IX.

FAisons défenses aux pêcheurs qui arriveront à la mer, de se mettre & jetter leurs filets en lieu où ils puissent nuire à ceux qui se seront trouvés les premiers sur le lieu de la pêche, ou qui l'auront déja commencée, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, & de cinquante livres d'amende.

C'Est ici un Réglement de Police plein de sagesse, & dont l'utilité se fait d'autant plus sentir, que, de tous les gens de mer, les Pêcheurs sont peut-être les plus impolis & les plus rogues.

Au reste, pour prévenir toute discussion à ce sujet, il a été réglé par la Déclaration du 18 Mars 1727, savoir, par l'article 3, titre premier, concernant les hauts parcs, que ces pêcheries doivent être éloignées les unes des autres de six brasses au moins, à l'égard des bas parcs, que la distance entre eux doit être de dix ou de vingt brasses, selon qu'ils seront placés, ou en ligne droite, ou au-dessus, ou au-dessous : c'est la disposition de l'art. 6 du titre 2. Entre les ravoirs, il faut une espace de dix brasses, art. 4 du tit. 4 ; & entre les pêcheries avec guidaux, &c. quinze brasses d'intervalle, art. 5 du titre 5. Pour la distance que doivent observer les pêcheurs de harengs, voyez l'art. 2 du tit. 5 ci-après, concernant cette pêche.

ARTICLE X.

FAisons encore défenses, sous pareilles peines, à tous Pêcheurs qui se trouveront dans une flotte de Pêcheurs, de quitter leur rumb ou rang pour se placer ailleurs, après que les Pêcheurs de la flotte auront mis leurs filets à la mer.

CET autre Réglement de Police, également sage, n'a point varié non plus depuis notre Ordonnance. Pour ce qui regarde la police que doivent observer les pêcheurs de harengs, & ceux de morue sur le banc de Terre-neuve, voir les titres ci-après concernant ces deux sortes de pêche.

ARTICLE XI.

PErmettons de faire la pêche de la sardine avec des rets ayant des mailles de quatre lignes en quarré & au-dessus.

LA pêche de la sardine ne se fait avantageusement que durant un certain temps de l'année, c'est-à-dire, que depuis le mois de Mai jusqu'au mois d'Octobre.

Comme ce poiſſon eſt au-deſſous de la moyenne eſpece; qu'il ſe raſſemble de maniere qu'on en trouve des amas conſidérables, tantôt d'un côté, tantôt d'un autre; & que d'ailleurs d'autres poiſſons ne ſe mêlent guere avec celui ci, c'eſt ce qui en a fait permettre la pêche avec des filets d'une auſſi petite maille que celle qui eſt énoncée dans cet article.

Où cette pêche eſt la plus abondante, c'eſt ſur la Méditerranée: cependant elle eſt aſſez heureuſe, pour l'ordinaire, dans l'Océan, ſur les côtes de Bretagne & du Poitou. Et il faut bien que cela ſoit, puiſque Lamart, dans ſon Traité de la Police, tom. 3, liv. 5, tit. 27, chap. 2, ſect. 1, fol. 49, obſerve, qu'indépendamment de la prodigieuſe conſommation qui ſe fait des ſardines fraîches, on en ſale à Saint-Malo & ailleurs, en telle quantité, que la ſeule ville de Port-Louis peut en fournir juſqu'à quatre mille barriques, année commune, chaque barrique compoſée de neuf à dix milliers; & Belle-Iſle, mille à douze cents barriques.

Il n'a pas parlé de la ville des Sables-d'Olonne; elle le méritoit cependant à bon titre, ſi ſes habitans expoſerent vrai à M. le Comte de Maurepas en 1744, lorſque, dans leurs plaintes contre les Pêcheurs de la Rochelle, ils firent monter à 150000 liv. la perte que ces Pêcheurs avoient cauſée à leur pêche des ſardines.

ARTICLE XII.

FAiſons défenſes aux pêcheurs d'employer de la *réſure* pour attirer la ſardine, & à tous Marchands d'en vendre, qu'elle n'ait été viſitée & trouvée bonne, à peine de trois cents livres d'amende.

LA *réſure* de mauvaiſe qualité ne peut qu'empoiſonner la ſardine; c'eſt pourquoi il eſt expreſſément défendu par cet article aux pêcheurs de s'en ſervir; & aux Marchands d'en vendre, qu'elle n'ait été viſitée & reconnue bonne, à peine de trois cents livres d'amende.

Il eſt également défendu, ſous peine de pareille amende pour la premiere fois, & de 1000 liv. en cas de récidive, à toutes perſonnes indiſtinctement, de jetter dans la mer, le long des côtes & aux embouchures des rivieres, dans les mares & les étangs ſalés, de la chaux, des noix vomiques, noix de cyprès, coques du Levant, momie, muſc, & autres drogues pour ſervir d'appât & empoiſonner le poiſſon. Art, 39 de la Déclaration du 23 Avril 1726.

Les mêmes défenſes pour la pêche en eau douce, avoient déjà été faites par l'article 14, tit. 31, de l'Ordonnance des Eaux & Forêts.

Quelle honte pour l'humanité, que l'avarice des hommes donne occaſion de porter contre eux de pareilles loix!



ARTICLE XIII.

DÉfendons de faire la pêche du gangui & du bregin, & celle du marquefeque ou du nonnat, pendant les mois de Mars, Avril & Mai, à peine de confifcation des filets & bateaux, & cinquante l. d'amende.

L'Explication que l'on trouve par-tout de ces mots *gangui*, *bregin & marquefeque*, porte à croire qu'il y a erreur dans le texte de cet article, de la maniere qu'il eft conçu, quoiqu'il foit le même dans toutes les éditions.

Je ne fai fi Lamart l'a réformé de fon chef ou fur l'original, mais enfin il le rapporte différemment, & en termes mieux affortis, dans fon Traité de la Police, tom. 3, liv. 5, tit. 26, chap. 4, fol. 40. Le voici :

« Défendons de faire la pêche avec le *gangui* ou le *bregin*, & le *marquefeque*, » ou de pêcher le *nonnat*, &c. ».

Au refte, fi cette pêche eft défendue en Mars, Avril & Mai, c'eft que le poiffon fraie dans ce temps-là.

ARTICLE XIV.

DÉfendons auffi, fous les mêmes peines, de pêcher pendant les mêmes mois, avec *bouliers*, à deux cents braffes près des embouchures des étangs & rivieres.

PAr la même raifon que le poiffon fraie ordinairement dans ces mêmes mois, il n'eft pas permis de le prendre dans ce temps-là, ni de pêcher de maniere que le frai du poiffon puiffe être enlevé ou détruit, foit par les *bouliers* dont il eft ici parlé, foit par quelque autre efpece de filet que ce puiffe être. Art. 28 de la Déclaration du 23 Avril 1726.

Et comme lorfque le poiffon de mer fraie, & qu'il dépofe fon frai, même le poiffon qui entre en riviere, fe tient ordinairement affez près du rivage, ou vers l'embouchure des étangs & rivieres ; c'eft la raifon pour laquelle il eft défendu par cet article, pendant les mêmes mois, de pêcher à une diftance moindre de deux cents braffes des embouchures des étangs & rivieres.

Au refte, le *boulier* étant une efpece de feine, & par-là un filet traînant, il fe trouve aujourd'hui profcrit à ce double titre, tant par les art. 19, 20 & 22 de ladite Déclaration, que par l'art. 2, tit. 10 de celle du 18 Mars 1727 ; à moins qu'il n'ait été réduit en forme de ret traverfier ou chalut : & encore, dans cette fuppofition, faudroit-il s'abftenir d'en ufer depuis le premier Mai jufqu'au dernier Août ; &, en tout autre temps, qu'à une lieue au moins de diftance des côtes : comme il a été obfervé fur l'article 4 ci-deffus.

ARTICLE XV.

FAifons en outre défenfes aux pêcheurs qui fe fervent d'engins, appellés *fichures*, de prendre les poiffons enfermés dans les baftudes ou autres filets tendus dans les étangs falés, a peine de punition corporelle.

CEci n'eft qu'un exemple. Dès qu'il s'agit de filets tendus, foit dans les étangs falés, foit en mer, il n'eft pas permis à aucun autre pêcheur d'y aller prendre le poiffon, ni avec des fichures, ni avec d'autres engins. Ce feroit un vol; & c'eft pour cela que notre article foumet les contrevenans à la punition corporelle.

Pour ce qui eft des pêcheurs qui, arrivant les derniers, voudroient jetter leurs filets en lieu où ils pourroient nuire aux premiers; & de ceux qui, fe trouvant en flotte, voudroient quitter leur rumb, &c. voyez ci-deffus les articles 9 & 10.

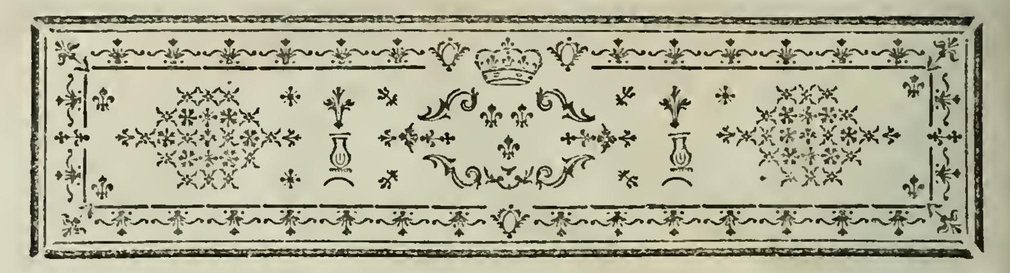
ARTICLE XVI.

IL y aura toujours, au Greffe de chaque Siege d'Amirauté, un modele des mailles de chaque efpece de filets dont les pêcheurs, demeurant dans l'étendue de la Jurifdiction, fe ferviront pour faire leur pêche, tant en mer que fur les greves : enjoignons à nos Procureurs de tenir foigneufement la main à l'exécution du préfent article, à peine de répondre des contraventions en leur nom.

LA difpofition de cet article a été expreffément renouvellée par l'article 5, titre 10 de la Déclaration du Roi, du 18 Mars 1727.

Ce n'eft pas que les pêcheurs ayant befoin de recourir à ces modeles dépofés au Greffe de chaque Amirauté, pour régler la maille que leurs filets doivent avoir; ils font parfaitement inftruits fur ce point, auffi bien que ceux qui fabriquent les rets & filets. Mais ces modeles fervent à reconnoître dans l'inftant fi leurs filets font de la maille requife ou non, lorfque les Officiers de l'Amirauté en font la vifite, comme ils le doivent, ainfi qu'il fera obfervé ci-après.





TITRE III.

DES PARCS ET PÊCHERIES.

SOUS le nom de *parcs & pêcheries maritimes*, on entend tout espace circonscrit sur les greves, dont quelqu'un s'est mis en possession, à dessein de s'y attribuer un droit de pêche exclusif, soit pour le temps actuel de la pêche, soit en vue d'un établissement perpétuel.

Dans le premier cas, la liberté de la pêche n'est gênée que pour le moment, sauf à tout autre à s'emparer du même espace à l'occasion; ce qui par conséquent, loin de nuire à la liberté de la pêche, concourt à l'entretenir; mais, dans les parcs à demeure, c'est autre chose. Quiconque s'en fait possesseur, affecte un droit de pêche à perpétuité sur ce terrein, à l'exclusion de tous autres. Rien n'est donc plus contraire à la liberté de la pêche; & delà il s'ensuit que ces pêcheries ne peuvent être tolérées qu'autant que les possesseurs sont fondés en titres valables ou en possession suffisante pour s'y faire maintenir.

Les titres, pour être valables, doivent porter l'empreinte de l'autorité royale, puisque le rivage & les greves de la mer appartenant au Roi, à raison de sa souveraineté, nul n'a pu s'emparer d'autorité, que par usurpation. Il faut donc que celui qui s'attribue une certaine étendue du rivage ou des greves, prouve qu'il a droit d'en jouir, en représentant un titre de concession du Roi en bonne forme, ou du moins, aux termes de l'article 9 ci-après, des aveux & dénombremens reçus en la Chambre des Comptes avant l'année 1544, c'est-à-dire, antérieurs aux guerres civiles, durant lesquelles tant de titres originaux ont péri, qu'il a paru juste d'admettre pour titres supplétifs des aveux & dénombremens reçus en bonne forme avant ce même temps. Cela ne peut néanmoins avoir aucune influence sur les droits régaliens, pour la conservation desquels les Seigneurs ne peuvent s'aider de pareils titres, comme incapables de suppléer au défaut de représentation des titres de concession, suivant qu'on l'a montré sur l'article 26 du titre des naufrages.

A l'égard du droit acquis par la longue possession, quoique le Domaine de la Couronne soit imprescriptible, le Roi a bien voulu, par l'article ci-après, conformément aux articles 84 & 85 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584, confirmer les possesseurs des parcs & pêcheries dans leur jouissance, moyennant toutefois qu'elle eût commencé avant la même année 1544. Mais autant

cette diſpoſition toute gratuite en faveur de tels poſſeſſeurs doit-elle être reſpecte, éautant convient-il de la reſſerrer dans ſes juſtes bornes, pour ne pas faire prévaloir le droit équivoque des particuliers ſur l'intérêt public, qui réclame continuellement la liberté de la pêche.

Les parcs les plus uſités ſur les greves de la mer ſont de deux ſortes. Les uns ſont conſtruits avec des pierres ſeulement. Ils doivent avoir la forme preſcrite par l'article ci-après. On les appelle en Aunis *écluſès :* ils ſervent à la pêche du poiſſon, & en même temps à y élever des huîtres. Pour cet effet, on choiſit de petites huîtres bien configurées, que l'on trouve ſur les greves de la mer, à peu de diſtance du rivage. Placées enſuite dans ces parcs ou écluſes, au bout de deux à trois ans, ce ſont des huîtres de bonne grandeur & épaiſſeur : elles ſont d'un goût exquis, qui ne le cede qu'aux huîtres vertes élevées dans des claires ou mares.

Les autres parcs, qui different des premiers, en ce que, ne pouvant être pratiqués que ſur un terrein vaſeux, on ne les conſtruit qu'avec des pieux entrelacés de clayonnage, s'appellent *bouchots* : ils ſervent, comme les écluſes, à la pêche du poiſſon, & leur uſage particulier eſt conſacré à élever des moules, comme celui des écluſes eſt d'y élever des huîtres. Les moules de ces bouchots ſont d'un autre goût, beaucoup plus douces, plus graſſes & plus ſaines que celles qui ſont pêchées ſur les greves. L'avantage que trouvent les poſſeſſeurs de ces bouchots, c'eſt qu'en moins de dix-huit mois les petites moules qu'ils y ont dépoſées, fourniſſent une récolte abondante, qui, ſe renouvellant chaque année, ſuffit non-ſeulement à la nourriture des gens du pays, mais encore à former des cargaiſons entieres de bâtimens pour les Provinces voiſines. Mais il arrive aſſez ſouvent que l'entretien de ces bouchots, tout autrement coûteux que celui des écluſes, joint aux accidens qui ſont périr une bonne partie des moules certaines années, cauſent aux propriétaires de ces bouchots des pertes dont ils ont bien de la peine à ſe relever. Telle eſt la viciſſitude & l'inſtabilité des choſes de ce monde.

ARTICLE PREMIER.

PErmettons de tendre ſur les greves de la mer, & aux baies & embouchures des rivieres navigables, des filets appellés *hauts & bas parcs*, *ravoirs*, *courtines* & *venets*, de la qualité & en la maniere preſcrite par les articles ſuivans:

LES hauts & bas parcs dont il s'agit ici, n'ont rien de commun avec les écluſes & bouchots dont il vient d'être parlé, & dont il ſera encore queſtion dans la ſuite ; puiſque ces hauts & bas parcs ne ſont que des filets diſpoſés avec des pieux plantés à cet effet dans les ſables ou dans la vaſe, ſur les greves de la mer, ou aux baies & aux embouchures des rivieres navigables.

Ces rets & filets, de la maniere qu'ils ſont diſpoſés, ont vraiſemblablement été nommés parcs, ou parce qu'on leur donne à peu près la forme d'un demi-cercle, comme aux écluſes & aux bouchots, ou parce qu'ils ſont ſédentaires,

c'est-à-dire, arrêtés par des pieux, sans avancer ni reculer, à la différence des filets tendus en pleine mer, ou plus avant dans la mer.

On distingue les hauts parcs des bas parcs, non-seulement à la différence de la maille de leurs filets, mais encore en ce que ces filets des premiers sont attachés à des perches qui peuvent avoir quinze pieds de hauteur hors des sables; au lieu que les pieux, piquets ou piochons des autres ne doivent pas excéder la hauteur de quatre pieds, aussi hors des sables: article 2, titre premier, & art. 2, tit. 2, de la Déclaration du 18 Mars 1727.

Du reste, la maniere d'en user est prescrite, tant par les deux articles suivans, que par la même Déclaration.

ARTICLE II.

LES mailles des bas parcs, ravoirs, courtines & venets auront deux pouces en quarré; & ils seront attachés à des pieux plantés à cet effet dans les sables, sur lesquels le ret sera tendu, sans qu'il y puisse être enfoui.

L'Article premier, titre 2, de ladite Déclaration est conforme à celui-ci, pour ce qui regarde les bas parcs, les courtines & les venets. Il est suivi de huit autres articles qui reglent la forme & l'étendue de ces parcs, la distance qu'il doit y avoir de l'une à l'autre, la maniere d'en user, & les peines des contraventions qui seront commises à cet égard.

En ce qui concerne les ravoirs, l'usage en est réglé par un titre particulier, qui est le quatrieme composé de cinq articles.

Les mailles de tous ces filets sédentaires doivent avoir deux pouces en quarré, afin qu'il ne s'y prenne que des poissons d'une bonne grosseur, & que les autres puissent s'échapper. C'est aussi la raison pour laquelle il est expressément défendu d'enfouir ces filets dans le sable ou dans la vase; parce que sans cela, comme la mer, en se retirant, emmene toujours avec elle du sart ou gouesmon, ou autres matieres d'encombrement, il s'en formeroit, au bas du filet, une espece de cordon ou petite digue, qui retiendroit le petit poisson, & l'empêcheroit de s'échapper.

ARTICLE III.

LES mailles de hauts parcs auront un pouce ou neuf lignes au moins en quarré; & ils seront tendus en telle sorte, que le bas du filet ne touche point aux sables, & qu'il en soit éloigné de trois pouces au moins.

TElle est aussi la disposition de l'article I.er, titre I.er, de la Déclaration du 18 Mars 1727; mais le même titre contient plusieurs autres articles, dont

dont ceux qui pratiquent cette maniere de pêcher, doivent être inſtruits pour s'y conformer. Cette Déclaration ſera rapportée ci-après dans ſon entier.

On eſt d'abord étonné de ce qu'il ſuffit que la mai le des filets, appellés *hauts parcs*, ſoit d'un pouce, même de neuf lignes, tandis que celles des bas parcs doit être de deux pouces en quarré; mais l'article 7 de ladite Déclaration donne pour raiſon de différence, que, dans les hauts parcs, il ne s'y peut prendre que des poiſſons paſſagers à la côte, tels que ſont les harengs, celans, ſardines, &c. Or les filets d'une plus grande maille n'arrêteroient pas les poiſſons de cette eſpece, & ce ſeroit un ſecours dont on ſe trouveroit privé.

D'un autre côté, s'il eſt permis de tenir des filets à une maille fort au-deſſous de celles des bas parcs, c'eſt à condition, non-ſeulement que le bas du filet ne touche pas le ſable ou la vaſe, mais encore qu'il en ſoit éloigné de trois pouces au moins, afin que le petit poiſſon puiſſe paſſer aiſément deſſous, & s'échapper.

Par-là, il y a une ſorte de comparaiſon. En effet, ſi, par rapport aux filets des bas parcs, il eſt ſimplement défendu de les enfouir dans le ſable, ſans ajouter qu'ils ſeront tenus à trois pouces de diſtance du fond, ce qui ſuppoſe qu'ils peuvent effleurer le ſable ou la vaſe, c'eſt que, leurs mailles devant être néceſſairement de deux pouces en quarré, elles laiſſent naturellement un paſſage libre au petit poiſſon. Le mal eſt que les pêcheurs ſur les greves ne ſavent que trop éluder les diſpoſitions de l'un & de l'autre de ces deux articles; & cependant ce n'eſt pas encore là ce qui nuit le plus à la propagation & multiplication du poiſſon : ce ſont les prévarications continuelles des poſſeſſeurs des écluſes & bouchots, au moyen des filets & engins prohibés qu'ils emploient pour y faire la pêche.

ARTICLE IV.

LES parcs dans la conſtruction deſquels il entrera bois ou pierre, ſeront démolis, à la réſerve de ceux bâtis avant l'année 1544, dans la jouiſſance deſquels les poſſeſſeurs ſeront maintenus, conformément aux articles 84 & 85 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584, pourvu qu'ils ſoient conſtruits en la maniere ci-après.

LES articles 84 & 85 de l'Ordonnance de 1584, auxquels celui-ci ſe réfere, n'avoient pour motif déclaré que le préjudice notable que cauſoient à la pêche les propriétaires & poſſeſſeurs des parcs & pêcheries, par la maniere abuſive dont ils en jouiſſoient : ils y pratiquoient des foſſes ou cavités, pour y retenir l'eau; & par-là, le frai du poiſſon.

Ce fut donc pour remédier à cet abus intolérable, qu'il fut ordonné par ces deux articles, que les pêcheries depuis quarante ans, ce qui revient à l'année 1544, que notre préſent article a priſe auſſi pour époque, ſeroient raſées & démolies; & qu'à l'égard de celles établies auparavant, elles ſeroient conſervées, moyennant toutefois qu'elles fuſſent remiſes dans une forme convenable; c'eſt-à-dire, de la maniere que l'eau n'y fût point retenue, & qu'à leur ouverture, il n'y eût qu'un ret ou filet dont les mailles fuſſent de la largeur preſ-

crite pour la pêche du hareng, incapable par conséquent de nuire au frai du poisson.

C'est aussi dans la même vue que notre article, expressément confirmé par Arrêt du Conseil du 2 Mars 1737, a ordonné la démolition des pêcheries construites en bois ou pierre, depuis l'année 1544, pour ne laisser subsister que celles bâties auparavant, & encore qu'à condition de les tenir de la maniere ci-après marquée.

Mais un autre motif a également influé sur cette disposition, c'est la liberté de la pêche sur les greves de la mer, que le Législateur a voulu rétablir, prévoyant bien la difficulté que trouveroient les possesseurs des écluses & bouchots à faire preuve d'une possession ancienne pour remonter au-delà de l'année 1544.

Cette liberté de la pêche, en effet, à laquelle on n'a pas toujours assez fait attention, est un objet extrêmement intéressant, puisqu'elle communique à plusieurs milliers de personnes, sur les côtes de chaque province, une faculté de pêcher sur les greves, qui ne résideroit plus que dans un petit nombre, si ces mêmes côtes étoient garnies d'écluses & de bouchots, qui seroient autant de pêcheries exclusives.

En autorisant & multipliant ces pêcheries exclusives, ce seroit transférer au petit nombre de ceux qui les posséderoient, sans autre droit que celui du premier occupant, tout le profit d'une pêche capable de faire subsister une multitude prodigieuse d'habitans des paroisses maritimes, comme le prouve une heureuse expérience sur les côtes où les pêcheries exclusives sont rares.

A cette considération du bien public, se joint le défaut de titre de quiconque possede une pêcherie sans une concession du Roi, à qui appartiennent incontestablement le rivage & les greves que la mer couvre & découvre.

Tous les possesseurs d'écluses ou bouchots, sans titre de cette nature, auroient donc pu être légitimement évincés, à raison de l'imprescribilité du Domaine de la Couronne, & les terreins par eux occupés sur les greves, être assujettis indistinctement à la liberté de la pêche que le Roi a jugé à propos d'accorder à ses sujets en général, par l'article premier, titre premier, du présent livre. Cependant Sa Majesté a bien voulu, dans le présent article, avoir égard à l'ancienneté de la possession des propriétaires de ces pêcheries, pourvu qu'elle remontât jusqu'à l'année 1544. D'où il s'ensuit qu'autant que cette volonté doit être respectée, autant doit-on être attentif à ne souffrir que les pêcheries conservées par ce même article, puisqu'à l'autorité de la loi se joint la considération de l'intérêt public.

Soit que les peuples soumis aux Empereurs Romains ne s'adonnassent pas autant à la pêche, sur-tout du coquillage, que nos riverains; soit que ces Empereurs, qui levoient un tribut sur les parcs & pêcheries, qu'on appelloit *remoræ piscatoriæ*, préférassent leur intérêt particulier au bien général de leurs sujets; l'usage, passé en force de loi, attribuoit aux propriétaires des terres contiguës au rivage de la mer, le droit de construire des parcs sur des greves, dans toute la largeur de leurs terreins, en payant un tribut proportionné, & cela au préjudice de ce principe général, consigné dans la loi 4, *ff. de rerum divisione*, en ces termes : *Nemo ad littus maris accedere prohibetur piscandi causâ.*

Et comme au moyen de la distance qu'il falloit garder entre deux pêcheries,

il se trouveroit des riverains, qui séparément n'avoient pas assez de terrein pour y pratiquer des parcs, l'Empereur Léon, par sa Novelle 102, leur ordonna de s'associer pour bâtir des parcs en commun sur leurs terreins réunis, sans que l'un d'eux pût s'en défendre, en étant requis par l'autre.

Les termes dans lesquels le préambule de cette loi est conçu, sont bien emphatiques pour un sujet aussi mince. Les motifs le sont encore plus; les voici : *Tametsi damnum suum tales* (ceux qui refusoient d'entrer dans une telle société) *agnoscere nolint, suaque malè administrantes, utilitatem per improbitatem negligant, tanquam immanes belluæ, ut propinquos lædant, in sua vulnera proruentes, non tamen istius modi malignitatem, in communi vitâ imperatoria nostra majestas indolescere patitur, neque quia illi utili curâ digni non sunt, auxilio vacuos relicturi sumus. Quare in parte aliquâ ipsis, præcipuè verò vicino, quem ista inhumanitas malè torquet prospicientes, sancimus, &c.*

Ce qu'il y a encore de plus singulier en ceci, c'est que, quoique les portions des particuliers, entrés ainsi en société de gré ou de force, fussent inégales, ce même Empereur, dans sa Novelle 103, ordonna que ces sortes de sociétés ne seroient point réglées comme les autres, dans lesquelles celui qui met le plus, a une plus grande part dans le fonds de la société & dans le profit; mais que le produit de ces pêcheries communes seroit partagé également entre les associés, sans avoir égard à l'inégalité des portions d'un chacun dans le sol de chaque pêcherie.

Nos Rois, plus équitables & plus généreux, ont toujours sacrifié, en cette partie, l'intérêt même du fisc au bien général de leurs sujets, habitans des paroisses maritimes, en leur laissant toute liberté de pêcher sur les greves de la mer, sans en exiger aucun tribut; & parce que cette liberté auroit reçu trop d'atteinte, si l'on eût laissé établir dans la suite des parcs sur ces mêmes greves, par ceux qui auroient jugé à propos d'y en construire, non-seulement il a été défendu à quiconque d'y en pratiquer à l'avenir, mais encore il a été ordonné que ceux qui avoient déjà été établis sans concession du Roi ou sans titres supplétifs, seroient démolis, à la réserve de ceux bâtis avant l'année 1544. Telles sont les dispositions du présent article & de l'article 8 ci-après, relativement à l'Ordonnance de 1584.

Après cela, on sera étonné sans doute de voir certaines côtes du Royaume tellement hérissées d'écluses & de bouchots, qu'il n'y a presque plus de terreins où le peuple puisse librement faire la pêche du coquillage sur les greves : mais l'étonnement cessera, si, d'un côté, on considere que les plus utiles Réglemens trouvent presque toujours assez de contradicteurs, par intérêt personnel ou par caprice, pour que ceux-là même qui sont chargés de les faire exécuter, se relâchent peu à peu de leur premiere ardeur à y tenir la main; &, si, d'un autre côté, l'on fait attention que les Seigneurs des fiefs voisins de la mer, toujours jaloux de s'attribuer le domaine direct sur son rivage & sur les greves, ont continuellement affecté de bailler à cens ou autre redevance autant de portions de terreins sur les greves, qu'ils ont trouvé de gens disposés à y construire des écluses ou des bouchots. Et ce droit de disposer ainsi de ces terreins, ils ont prétendu le légitimer à la faveur de l'art. 9 ci-après, en exceptant d'aveux & dénombremens reçus, selon eux, à la Chambre des Comptes avant l'année 1544.

Il est vrai que les Officiers de l'Amirauté auroient pu, dans le temps, exa-

miner le droit prétendu par ces Seigneurs, & juger du mérite de leurs titres : mais, depuis bien des années, leur droit de Jurifdiction, en cette partie, eft fufpendu, au moyen, tant des Arrêts du Confeil des 27 Décembre 1730, & 2 Mars 1737, qui avoient déja ordonné que ces titres feroient repréfentés devant les Intendans, pour être par eux dreffé des procès-verbaux, que de la Commiffion établie pour juger de la validité ou invalidité des mêmes titres, par l'Arrêt du Confeil du 21 Avril 1739 : Commiffion toujours fubfiftante, comme ayant été renouvellée depuis par autres Arrêts des 26 Octobre & 5 Décembre audit an 1739, 27 Mai 1740, 7 Octobre 1747, premier Janvier & premier Mai 1752, & 24 Janvier 1756. Le feul changement que ce dernier Arrêt ait apporté aux précédens, c'eft qu'il a ordonné que les décifions fur cette matiere feroient rendues à l'avenir par Arrêts du Confeil.

Ce qui eft arrivé delà, c'eft que, depuis cette époque, les Seigneurs riverains de la mer ont affecté, fur-tout en Aunis, de multiplier, autant qu'il leur a été poffible, les acenfemens des terreins propres à y établir des éclufes & bouchots ; & tout ce qu'ont pu faire les Officiers de l'Amirauté, qui ont eu connoiffance de ces nouvelles conftructions de parcs, ç'a été de fauver aux Seigneurs ayant pris le fait & caufe des particuliers affignés pour voir ordonner la démolition de leurs parcs & pêcheries, à fe pourvoir pardevers Noffeigneurs les Commiffaires nommés pour la vérification des droits maritimes, & cependant de faire défenfes de continuer la conftruction des parcs commencés. *Vide fuprà*, art. 5, tit. 2, du livre premier.

Jufqu'à préfent la Commiffion n'a rien ftatué au fujet des parcs appellés *éclufes*, dans la conftruction defquels il entre des pierres : elle a feulement réglé, par rapport à la Seigneurie de Charon, le fort des bouchots où il n'entre que du bois. La démolition d'un certain nombre de ces parcs a été ordonnée par Jugement du 22 Avril 1741 ; mais cela n'a regardé proprement que ceux qui paroiffoient nuifibles à la navigation. Les autres, en beaucoup plus grand nombre, ont été confervés au profit du Seigneur de Charon & de fes cenfitaires, moyennant qu'ils fuffent tenus à l'avenir dans la regle prefcrite par notre Ordonnance, & à certaines autres conditions qui y font exprimées, en conformité de l'Arrêt du Confeil du 2 Mai 1739, concernant les bouchots établis fur les côtes des Seigneuries de l'Evêché de Luçon & de la Baronnie de Champagné.

Du refte, il a été fait défenfes, par ce Jugement du 22 Avril 1741, tant au Seigneur de Charon qu'à fes cenfitaires, de conftruire à l'avenir aucuns autres bouchots, à peine de 300 liv. d'amende, relativement à l'art. 8 ci-après.

Dans le nombre des bouchots confervés, il eft certain qu'il y en avoit plufieurs d'une conftruction affez récente, qui par conféquent étoit dans le cas de la démolition, aux termes de cet article. Sur cela, quelques perfonnes penfent qu'il en fera de même des éclufes ; c'eft-à-dire, que celles qui exiftent actuellement feront pareillement confervées, excepté celles qui pourront être jugées nuifibles à la navigation, & qu'il fera fimplement fait défenfes d'en conftruire d'autres à l'avenir. Mais, fans vouloir entreprendre fur la décifion de Noffeigneurs les Commiffaires, j'ofe expofer ici les raifons de différence qui m'ont frappé il y a déjà bien du temps, & dont j'ai pris la liberté de faire part à M. le Cler du Brillet, lorfqu'il étoit encore Procureur-Général de la Commiffion.

Ces raiſons ſont, 1.°, qu'il n'eſt point d'écluſe, à proprement parler, qui ne ſoit nuiſible à la navigation ; 2.°, qu'à ſuppoſer qu'il en fût autrement par rapport à quelques écluſes, elles attaquent tout autrement la liberté de la pêche, que les bouchots.

Que les écluſes en général ſoient préjudiciables à la navigation, c'eſt ce qui réſulte évidemment de leur conſtruction en pierres & de leur poſition. Bâties, pour l'ordinaire, à l'endroit où la mer ceſſe de ſe retirer, le flux les couvre à la vérité, mais avec trop peu de hauteur d'eau, pour que le moindre bâtiment puiſſe paſſer deſſus ſans toucher, & par conſéquent ſans courir riſque de s'y briſer. Le moins arriveroit en tout cas, c'eſt que le bâtiment engagé dans une écluſe n'en pourroit plus ſortir qu'avec une marée beaucoup plus forte que celle qui l'y auroit jetté.

Il eſt vrai qu'un gros bâtiment ſe trouvera le plus ſouvent échoué, avant d'arriver juſqu'à une écluſe : mais toute navigation ne ſe fait pas avec de gros navires ſeulement ; & celle qui ſe fait avec de petits bâtimens mérite d'autant plus d'attention, que c'eſt la plus commune le long des côtes.

Si l'on répond que les bouchots peuvent en ceci être comparés aux écluſes, je réponds, en premier lieu, que comme les bouchots ne s'établiſſent que ſur des fonds vaſeux ; c'eſt-à-dire, ſur des terreins extrêmement plats, qui s'étendent fort loin dans la mer, il n'eſt preſque point de bâtiment qui ne ſe trouve échoué avant que d'y arriver. En ſecond lieu, qu'à la différence des écluſes, les pieux qui forment les bras des bouchots ſont trop élevés pour que la mer les couvre en entier ; au moyen de quoi ces pieux ſont comme des baliſes qui avertiſſent les maîtres des bâtimens de ne pas en approcher, mais de paſſer, pour les éviter, s'ils ne peuvent réſiſter au coup de vent, dans les intervalles qui ſe trouvent entre les bouchots.

Par rapport à la liberté de la pêche, qui, après le motif de la ſûreté de la navigation, eſt celui qui a fait proſcrire, dans notre préſent article, tous les parcs d'un établiſſement poſtérieur à l'année 1544, afin de rendre commune à tous les riverains indiſtinctement la pêche ſur les greves, il n'eſt pas beſoin de prouver que toute écluſe détruit cette liberté, puiſque c'eſt une pêcherie excluſive. Il s'agit ſeulement de montrer que, quoique les bouchots ſoient également des pêcheries excluſives, ils different néanmoins eſſentiellement des écluſes en cette partie.

1.°, En ce qu'on ne peut aller aux bouchots ni ſur les terreins limitrophes, ſans un petit bateau qu'on appelle *acon* ; & toutes perſonne n'eſt ni en état d'en avoir, ni aſſez habile pour s'en ſervir ; au lieu que quiconque peut marcher, va ſur les terreins ſur leſquels les écluſes ſont conſtruites.

2.°, Dans les bouchots, il n'y a de pêche à faire que celle du poiſſon, ſans aucun coquillage, ſi ce n'eſt des moules, qui ne s'y trouvent en abondance que par les ſoins des propriétaires de ces bouchots, qui les y ont portées d'abord, & enſuite entretenues à grands frais ; au lieu que, dans tout le terrein occupé par les écluſes, il y auroit, à toutes les grandes marées de la nouvelle ou pleine lune, quantité de coquillages à l'uſage du Public, ſi les propriétaires de ces écluſes ne s'en rendoient pas les maîtres, en empêchant quiconque d'y pêcher, ſous prétexte que le fonds leur appartient, & qu'ils y entretiennent des huîtres. Ils font plus, ils écartent même, à main armée, tous pêcheurs du

voiſinage de leurs écluſes, dans la crainte, bien ou mal fondée que ceux-ci n'y entrent, &, par-là, ils s'approprient, à droite & à gauche, en avant & en arriere, des terreins qu'ils ne peuvent pas dire leur appartenir; tandis que, par l'article 13, titre 10, de la Déclaration du Roi, du 18 Mars 1727, il leur eſt expreſſément défendu de troubler ni inquiéter les pêcheurs de pied, ou avec des filets, qui ſe tiendront à dix braſſes de diſtance du fond de leurs pêcheries, à peine d'amende arbitraire, ni d'exiger deſdits pêcheurs aucune choſe, à peine de concuſſion. Par rapport aux madragues, voir l'article 5 du titre ſuivant.

Les bouchots & les écluſes n'ont donc rien de commun que la pêche excluſive qui s'y fait du poiſſon, & le tort qui en réſulte pour la pêche en général, en ce que les propriétaires des uns & des autres détruiſent le frai du poiſſon, & le poiſſon du premier âge, par la maniere abuſive dont ils y font la pêche. Pour tout le reſte, la différence eſt extrême. Les bouchots, ſans être auſſi nuiſibles à la navigation que les écluſes, à beaucoup près, ne gênent en rien la liberté de la pêche du coquillage, qui eſt l'objet eſſentiel de la pêche pour le peuple, puiſqu'on ne trouve point de coquillage dans les endroits où ils ſont conſtruits, & qu'on n'y voit des moules qu'autant que les propriétaires les y élevent. Ainſi, en détruiſant tous les bouchots, on n'auroit rendu au peuple qu'une plus grande abondance de moules qu'il auroit trouvées ſur les greves. Mais, en cela même, qu'auroit-il gagné, dès que la pêche des moules ne lui a jamais manqué par le fait des poſſeſſeurs des bouchots, qui n'y tranſportent, pour les repeupler au beſoin, que les moules trop petites pour être bonnes à manger dans l'état qu'elles ſont levées? Au lieu qu'en démoliſſant les écluſes, des terreins immenſes, qui ne ſont qu'à l'uſage de quelques particuliers, ſerviroient à la nourriture & au ſoulagement d'une multitude prodigieuſe de perſonnes du peuple, tant des villes que de la campagne, qui y trouveroient du coquillage en abondance: objet d'autant plus précieux, qu'il n'intéreſſe point du tout la culture des terres, attendu que cette pêche ſe fait, preſque toujours, par des femmes & des enfans.

A ce compte, dira-t-on, pourquoi donc avoir fait des défenſes de bâtir, à l'avenir, des bouchots, même dans les endroits où ils ne pourroient nuire à la navigation?

Pourquoi, C'eſt que ce ſont des pêcheries excluſives, & que, par-là, elles préjudicient à la liberté de la pêche du poiſſon, que notre Ordonnance a voulu rétablir, à raiſon de quoi elle a défendu expreſſément, dans l'article 8, d'en conſtruire de nouvelles.

C'eſt que ces pêcheries, par l'abus de la pêche qui s'y fait, ſont peut-être encore plus préjudiciables au frai du poiſſon que les écluſes, à cauſe de la difficulté d'y aller, qui empêche les Officiers de l'Amirauté de veiller, comme il conviendroit, aux contraventions qui s'y commettent journellement.

C'eſt encore, ſi l'on veut, que, quoique les bouchots ne ſoient pas, de leur nature, auſſi nuiſibles à la navigation que les écluſes, il peut arriver néanmoins que de petits bâtimens viennent s'y briſer, étant pouſſés par la violence de la tempête.

En voilà bien aſſez certainement pour juſtifier la prohibition de conſtruire de nouveaux bouchots, auſſi-bien que de nouvelles écluſes; & ſi, malgré ces inconvéniens, des bouchots établis ſur des vaſes de la Seigneurie de Charon,

depuis notre Ordonnance, ont été conservés par le jugement dudit jour 22 Avril 1741, il faut l'attribuer bien plus à l'autorité des titres produits par le Seigneur de Charon, pour appuyer son droit de pêcherie exclusive, qu'à la faveur que peuvent mériter ces bouchots, à raison de la quantité des moules qu'on y éleve pour l'utilité publique, puisque cette considération n'a pas empêché qu'il ne fût fait défenses d'en construire d'autres à l'avenir, conformément à notre Ordonnance.

Quoi qu'il en soit, de ce que ces bouchots ont été conservés, ce n'est pas une raison pour conclure qu'il en sera de même des écluses, après les preuves qui viennent d'être données, qu'elles sont tout autrement nuisibles au Public que les bouchots; & il y a au contraire tout lieu d'espérer, qu'excepté certaines écluses de l'Isle de Ré, marquées il y a environ trente ans, de toutes celles qui bordent les côtes de l'Aunis, il n'y aura de conservées que celles qui se trouveront dans le cas de notre présent article; c'est-à-dire, que celles dont l'existence sera exactement prouvée antérieure à l'année 1544. Cela paroît même préjugé par l'Arrêt du Conseil déjà cité, du 2 Mai 1739, concernant les parcs & pêcheries des côtes de l'Amirauté des Sables d'Olonne, puisqu'il a ordonné indistinctement la démolition de toutes les écluses qui y étoient établies au nombre de 37, en même temps qu'il a conservé tous les bouchots construits sur les vases de la mer, dans l'étendue des Seigneuries de Luçon & de Champagné, & qu'il a même permis aux Seigneurs desdites Seigneuries d'y établir de nouvelles pêcheries exclusives, tant de cette nature qu'avec des filets.

Je dis, excepté certaines écluses de l'Isle de Ré, non que, dans le nombre, il n'y en ait plusieurs reconnues nuisibles à la navigation; mais c'est que, suivant l'avis des Ingénieurs, il résulte de leur établissement un avantage qui l'emporte sur le tort qu'elles peuvent faire à la navigation : je veux dire la conservation de l'Isle dans son intégrité, ces écluses où viennent se briser les flots tumultueux de la mer en courroux, étant jugées la sauve-garde de l'Isle, qui, sans cela, seroit bientôt séparée en deux.

ARTICLE V.

LES parcs de pierre seront construits de pierres rangées en forme de demi-cercle, & élevés à la hauteur de quatre pieds au plus sans chaux, ciment ni maçonnerie; & ils auront, dans le fond, du côté de la mer, une ouverture de deux pieds de largeur, qui ne sera fermée que d'une grille de bois, ayant des trous en forme de mailles d'un pouce au moins en quarré, depuis la Saint Remi jusqu'à Pâques; & de deux pouces en quarré, depuis Pâques jusqu'à la Saint Remi.

LA structure des parcs de pierre, appellés *écluses*, est, en général, assez conforme à celle qui est prescrite par cet article : mais la condition de ne fermer l'ouverture qu'avec une grille de bois ou un filet, dont les trous ou mailles aient au moins un pouce en quarré depuis la Saint-Remi jusqu'à Pâques,

& de deux pouces en quarré, depuis Pâques jusqu'à la Saint Remi, est très-mal observée. A la vérité, on y voit assez réguliérement une grille de bois ou un filet de cette espece, mais, immédiatement après, les propriétaires de ces parcs, aussi-bien que des bouchots, ont soin d'y placer des paniers d'osier, qu'on nomme, en Aunis, *bourgnes* & *bourgnons*, dont les mailles sont si étroites, que non-seulement le poisson du premier âge s'y trouve pris & arrêté, mais encore le frai du poisson.

Cet abus si contraire aux vues de notre Ordonnance & des Réglemens postérieurs, comme extrêmement nuisible à l'empoissonnement des côtes, abus auquel il est comme impossible de remédier, tant à cause de la multiplicité des écluses & bouchots, que par le soin que prennent les propriétaires de ces pêcheries de placer ces paniers plutôt la nuit que le jour; cet abus, dis-je, est, après l'objet de la sûreté de la navigation, ce qui a toujours fait souhaiter, tant aux Officiers de l'Amirauté, qu'aux personnes zélées pour le bien public, la destruction de ces écluses & bouchots, ou du moins, à l'égard de ces derniers, que le nombre en fût réduit, de maniere que la police y pût être exercée avec une facilité qui en assurât le succès.

Il est singulier que le Commentateur n'ait pas compris le motif de notre Ordonnance, & qu'il ait imaginé que la raison pour laquelle il suffit que les trous de la grille soient d'un pouce en quarré depuis la Saint Remi jusqu'à Pâques, tandis que, depuis Pâques jusqu'à la Saint Remi, ils doivent être de deux pouces; il est singulier, dis-je, qu'il ait imaginé, pour raison de différence, que, depuis la Saint Remi jusqu'à Pâques, il y a une plus grande abondance d'eau dans la mer, parce que c'est le temps de l'automne & de l'hiver, que depuis Pâques jusqu'à la Saint Remi, qui est le printemps & l'été; & que c'est pour cela que, dans ces deux dernieres saisons, les trous de la grille doivent être plus grands que dans les deux autres, afin qu'il y entre plus d'eau. De pareilles observations ne peuvent que faire pitié. Il en est de même de ces réflexions sur l'article suivant. C'est ne connoître ni la mer, ni l'action de l'eau. C'est ignorer encore qu'on ne se met nullement en peine de la quantité d'eau qui peut entrer dans une écluse ou autre pêcherie, mais seulement de l'eau qui s'en retire, afin qu'elle n'en sorte pas par des ouvertures si étroites, que le petit poisson puisse y être retenu.

Par la Novelle ou Constitution 57 de l'Empereur Léon, il fut ordonné, qu'il y auroit à l'avenir, entre deux parcs ou fossés à prendre le poisson, un espace libre de 365 pas, sans préjudice néanmoins des pècheries déjà établies. *Lex esto*, y est-il dit, *remoræque illæ trecentorum sexaginta quinque passuum intervallo, à consuetudine approbato, inter sese distanto. Idque ita, ut ab utrâque parte, hic intervalli modus desumatur. Ut videlicet centum octoginta duo & semis ab unius partis finibus exporrigantur, residuum verò ad vicinum usque pertingat. Atque hæc quidem de constituendis introducendisque, post hanc legem remoratoriis dicimus. Quæ verò hoc decretum prævenerunt, tametsi præstituto hoc intervallo non distent, ex hujus prescripto tamen nihil novabitur, præmanebuntque illæ ut initio constitutæ sunt.*

Dans la suite, des contestations s'étant élevées sur le point de savoir si les parcs qui n'avoient pas la distance prescrite, étoient d'ancienne ou de nouvelle construction, le même Empereur régla, par sa Novelle 104, que ceux qui avoient

avoient assez de terrein pour réduire leurs parcs à la distance qu'il avoit ordonnée, seroient obligés de faire cette réduction; &, à l'égard de ceux qui n'avoient pas assez de terrein pour réduire ainsi leurs parcs, que, s'ils pouvoient prouver qu'ils avoient été bâtis dix ans avant sa premiere loi, ils les conserveroient tels qu'ils étoient; mais, à défaut de cette preuve, il leur étoit enjoint de les démolir.

Quoique nous n'ayons aucune loi qui ait ordonné que les parcs de pierre & les bouchots seroient construits à une certaine distance les uns des autres, l'usage s'est néanmoins introduit de laisser un intervalle entre eux; mais cette distance est arbitraire & sans regle fixe. Il seroit pourtant bon qu'elle fût déterminée, soit pour servir de retraite aux habitans poussés sur les côtes par la violence des flots & du vent, soit pour laisser un plus grand nombre d'espaces libres, à l'usage du Public, pour la pêche du poisson & du coquillage.

Au sujet des bas parcs, qui ne sont formés que de filets attachés à des pieux, l'article 6, titre 2, de la Déclaration du 18 Mars 1727, veut qu'ils soient éloignés les uns des autres de vingt brasses au moins. Comme l'abordage des écluses & des bouchots est tout autrement dangereux pour la navigation, l'on pourroit régler la distance sur la Novelle 57 ci-dessus de l'Empereur Léon, ou du moins exiger qu'elle fût de 200 brasses, comme dans l'article 11 ci-après; & en conséquence ordonner que tous les parcs de pierre ou bouchots, qui ne seroient pas éloignés les uns des autres de 200 brasses, seroient démolis absolument, sans distinction de ceux construits avant l'année 1544, de ceux qui se trouveroient d'un établissement postérieur.

Il n'y a rien de réglé non plus par rapport au terrein que doit occuper une écluse; delà vient leur prodigieuse inégalité. A cela il n'y a rien à dire, si les écluses, quelque grandes qu'elles soient, sont dans le cas d'être conservées. Il en a été autrement des bouchots, comme on va le voir.

ARTICLE VI.

LES parcs, appellés *bouchots*, seront construits de bois entrelacés, comme claies, & auront, dans le fond du côté de la mer, une ouverture de pareille grandeur de deux pieds, qui ne pourra être fermée de filets, grilles de bois, paniers ni autre chose, depuis le premier Mai jusqu'au dernier Août.

ICI les bouchots (que le Commentateur déclare mal-à-propos avoir été ainsi nommés, parce que leur ouverture, du côté de la mer, est en forme de bouche), sont distingués essentiellement des parcs de pierre ou écluses, en ce qu'ils ne sont construits que de bois entrelacés de clayonnage, & que leur ouverture, de deux pieds de largeur, comme celle des écluses, ne peut être fermée d'aucuns filets, paniers ou autres engins, depuis le premier Mai jusqu'au dernier Août, tandis qu'à l'ouverture des écluses, il est permis, dans le même temps, de mettre une grille de bois, pourvu que les trous de cette grille soient de deux pouces en quarré.

La raiſon de cette différence eſt que cette ſaiſon eſt celle du frai du poiſſon; & que, comme les bouchots ſont toujours établis ſur des terreins vaſeux & extrêmement plats, qui s'étendent fort avant dans la mer, le frai du poiſſon qui s'y tient par préférence, parce que le peu d'eau qui couvre cette vaſe, n'y apporte que le degré de fraîcheur néceſſaire pour tempérer l'ardeur du ſoleil, ſe trouveroit pris dans ces bouchots, ſi l'ouverture n'en étoit pas totalement libre durant la même ſaiſon.

Et c'eſt par cette raiſon que le frai du poiſſon ſe trouve en grande abondance ſur les terreins plats & vaſeux, que, par la Déclaration du Roi, du 23 Avril 1726, il a été défendu, par l'article 26, à tous pêcheurs à la mer le long des côtes, de ſe ſervir de bateaux ſans quille, ſous les peines y portées.

Il a été obſervé ci-devant qu'on ne peut aller aux bouchots d'Eſnandes & de Charon qu'avec le ſecours d'un petit bateau nommé *acon;* &, comme ce bateau, compoſé de trois planches ſeulement, eſt néceſſairement plat & ſans quille, l'alarme des propriétaires des bouchots fut grande à la vue de cette Déclaration du Roi, qui en proſcrivoit l'uſage.

Les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, convaincus de la néceſſité de ſe ſervir de ce petit bateau pour l'exploitation des bouchots, qui, ſans cela, deviendroient abſolument inutiles, ne tarderent pas à faire ſur ce ſujet des repréſentations à M. le Comte de Maurepas; & ce ſage Miniſtre, qui ſavoit que les Loix, ſur-tout celles de Police, peuvent ſouffrir des exceptions en faveur de quelques pays, eu égard aux circonſtances, loin de ſe roidir ſur ce que la loi étoit portée par un principe général, fondé ſur l'utilité publique, conſentit d'écouter leurs raiſons, & leur demanda à cet effet un Mémoire circonſtancié ſur la nature, la forme & l'uſage de ce bateau nommé *acon.*

Ce Mémoire lui fut envoyé le 16 Novembre 1726; & il ſe trouva tellement fondé, que, par Arrêt du Conſeil, du 11 Janvier ſuivant, l'uſage des *acons* fut rétabli, comme auparavant la Déclaration du Roi, pour le ſervice des bouchots de Charon & d'Eſnandes; à condition néanmoins qu'il n'y en auroit qu'un ſeul pour chaque bouchot, & qu'il ne pourroit ſervir pour aucune autre pêche. On trouvera cet Arrêt à la ſuite du préſent titre:

Du reſte, pour ſavoir ce que c'eſt que ce bateau, appellé *acon*, on peut voir le Mémoire inſéré dans le recueil de l'Académie de la Rochelle, imprimé chez Thibout, en 1752, pag. 79 & ſuiv. Ce même Mémoire eſt également inſtructif & curieux ſur la ſtructure des bouchots & la maniere d'y élever des moules, dont il contient auſſi une deſcription raiſonnée. Les planches dont il eſt accompagné ne laiſſent aucun éclairciſſement à deſirer. On peut voir auſſi, ſur ce ſujet, l'Hiſtoire de la Rochelle, art. *Eſnandes*, pag. 139.

Notre article n'ayant point dit de quelle maniere l'ouverture des bouchots pourra être fermée hors le temps dont il parle, pour ſuppléer à ſon ſilence ſur ce point, on avoit recours à l'article précédent & à celui qui ſuit, juſqu'à l'Arrêt du Conſeil, du 2 Mai 1739. Depuis ce temps-là, ç'a été autre choſe, cet Arrêt, en dérogeant à notre Ordonnance ſur le fait des bouchots, ayant introduit une police nouvelle à cet égard, en même temps qu'il a réglé la forme de ces mêmes pêcheries, & la maniere de les tenir dans la ſuite.

Il eſt vrai que cet Arrêt ne paroît avoir eu pour objet que les bouchots des Seigneuries de Luçon & de Champagné; mais, en cette partie, il n'en doit

pas moins être confidéré comme un Réglement général ; & ce qui ne permet pas d'en douter, c'eſt que ſes diſpoſitions à cet égard ont été répétées *in terminis*, dans le Jugement de Noſſeigneurs les Commiſſaires, dont il a été déjà parlé, du 22 Avril 1741, concernant les bouchots de la Seigneurie de Charon, en Aunis.

En conſéquence, il eſt donc de regle aujourd'hui que les bouchots, pour être conſervés, doivent être conſtruits & exploités, conformément aux art. 6, 7, 8 & 9 dudit Arrêt du Conſeil, & audit Jugement du 22 Avril 1741 ; ce faiſant, que leurs ailes, pannes ou côtés ne peuvent avoir en longueur que cent braſſes, & que l'ouverture, du côté de terre, ne doit être non plus que de cent braſſes.

Que les pieux ou piquets, entrelacés de clayonnage, ne doivent pas être élevés hors de terre de plus de cinq pieds, & que les deux ailes doivent venir, en ligne diagonale, de la côte à la mer.

Que le clayonnage doit être ſimple & uni, ſans aucune tige ou branche en dedans : qu'à l'extrêmité de l'angle, il eſt néceſſaire qu'il y ait une ouverture ou paſſe de deux pieds de largeur ſur toute la hauteur du clayonnage, depuis le premier Octobre juſqu'au dernier Avril compris ; que, durant le même temps, l'ouverture ne ſoit cloſe que d'un ret ou d'une grille de bois ayant les mailles de deux pouces en quarré : permis néanmoins de tendre par-delà des paſſes, des paniers, &c. pourvu qu'entre les branches d'oſier, il y ait un intervalle de 18 lignes.

Que, hors ce temps-là & depuis le premier Mai juſqu'au dernier Septembre, au lieu du dernier Août dont parle notre article, l'ouverture ſoit de ſix pieds de large, au lieu de deux ſeulement ; à l'effet de quoi il doit être défait, ſi beſoin eſt, de deux claies formant les deux ailes de chaque bouchot, l'eſpace qui conviendra pour ladite ouverture de ſix pieds, laquelle ne pourra être fermée, pendant ledit temps, de filets, grilles, ni aucuns autres engins ; le tout ſur peine de 50 ou 100 liv. d'amende, de démolition de ce qui aura été fait en contravention, & de confiſcation des filets & engins pour la premiere fois ; de pareille amende & confiſcation, & d'être privé de pouvoir tenir, à l'avenir, aucunes deſdites pêcheries, en cas de récidive.

Ces peines, au reſte, regardent les propriétaires, comme les fermiers, l'article 5 dudit Arrêt du Conſeil rendant les propriétaires reſponſables des contraventions de leurs fermiers ; ce qui s'entend, ſauf le recours des premiers contre ceux-ci.

ARTICLE VII.

ET pour les parcs de bois & de filets, ils ſeront faits de ſimples claies d'un pied & demi de hauteur, auxquelles ſeront attachés des filets ayant les mailles d'un pouce en quarré ; & les claies auront, dans le fond du côté de la mer, une ouverture auſſi de deux pieds, qui ne pourra être fermée que d'un filet, dont les mailles ſeront de deux pouces en quarré, depuis Pâques juſqu'à la Saint Remy, & d'un pouce au moins depuis la Saint Remi juſqu'à Pâques.

LES parcs composés de bois & de filets tout ensemble, dont il est ici uniquement question, ne sont point connus sur les côtes d'Aunis. Je ne sai même si actuellement on en use nulle part, n'y ayant rien qui s'y rapporte, ni dans la déclaration du Roi, du 18 Mars 1727, qui parle de tant d'especes de parcs avec des bois & des filets, ni dans l'article 13 de l'Arrêt du Conseil, dudit jour 2 Mai 1739.

Cependant, comme notre article ne paroît pas avoir été abrogé, rien n'empêcheroit, ce semble, de tolérer aujourd'hui des parcs de cette nature, qui seroient tenus conformément à ce qui y est prescrit.

ARTICLE VIII.

FAisons défenses à toutes personnes, de quelque qualité & condition qu'elles puissent être, de bâtir ci-après sur les greves de la mer aucuns parcs, dans la construction desquels il entre bois ou pierre, à peine de trois cents livres d'amende, & de démolition des parcs à leurs frais.

AInsi ces défenses regardent les Seigneurs, quelque qualifiés qu'ils soient, & de quelque mérite que puissent être leurs titres, comme les simples particuliers. Ce n'est point par la raison alléguée par le Commentateur, que, dans le principe du Droit Romain, il n'est pas permis de bâtir sur les greves de la mer, & qu'un parc, dans la construction duquel il entreroit du bois de charpente, seroit un véritable édifice, puisque non-seulement il n'entre point de bois de charpente dans les parcs & bouchots ; mais encore que, suivant les constitutions ci-devant citées de l'Empereur Léon, il étoit libre à tout particulier, ayant des héritages contigus au rivage de la mer, d'établir des parcs & pêcheries sur la partie des greves correspondante à l'étendue de son terrein : c'est que, suivant les principes de notre Droit François, le domaine du rivage & des greves de la mer appartient au Roi, qui a bien voulu l'abandonner au Public pour y pêcher librement, à condition néanmoins d'observer les Réglemens concernant la police de la pêche.

Sur ce plan & en exécution de cet article, tous parcs de pierre & bouchots, construits depuis notre Ordonnance, étant donc sujets à démolition avec amende de 300 liv. & cela indistinctement sans aucun examen, attendu la généralité des défenses, il y a lieu de s'étonner qu'il n'en ait été autrement.

Il est vrai, pour ce qui concerne les parcs de pierre ou écluses, que la démolition en a été ordonnée absolument sur les cotes de l'Amirauté des Sables d'Olonne, par l'Arrêt du Conseil, du 2 Mai 1739, déjà tant de fois cité, & qui forme un préjugé pour ceux des autres côtés : il est vrai encore qu'à l'égard des simples particuliers, les défenses, portées par cet article, ont été renouvellées pour les bouchots, comme pour les écluses, & sous les mêmes peines, par l'article 12 dudit Arrêt du Conseil. Mais, par une exception dont on ne comprend pas le motif, M. l'Evêque de Luçon & le Seigneur de Cham-

pagné, sur le fondement d'autres Arrêts précédemment rendus à leur profit, les 10 Décembre 1732 & 10 Septembre 1735, ont été maintenus, non-seulement dans la jouissance des bouchots déjà construits dans l'étendue de leurs Seigneuries, mais encore dans le droit d'y en établir d'autres à l'avenir, aussi-bien que d'autres pêcheries avec des filets; & de permettre à quiconque d'y en construire ou établir, en leur payant des cens & rentes, &c.

La surprise augmente encore sur cela, lorsqu'on rapproche cet Arrêt du Conseil, du Jugement de Nosseigneurs les Commissaires, du 22 Avril 1741, qui, en même temps qu'il a maintenu le Seigneur de Charon dans la possession de plusieurs bouchots qui y sont énoncés, & dans le droit de se faire payer des cens & rentes par lui réservés lors de la concession des terreins occupés par ces bouchots, lui a fait défenses expresses, relativement au présent article, « d'établir autres & plus grand nombre de bouchots ou pêcheries sur les vases » de sa Seigneurie de Charon, que ceux dans la possession desquels il a été » maintenu, sous tel nom & dénomination que ce puisse être, à peine de » 300 livres d'amende, & de démolition à ses frais. »

Pour sauver une contradiction aussi frappante que celle qui se rencontre entre ces deux décisions, il faut supposer que les Seigneurs de Luçon & de Champagné ont eu l'avantage de produire, en leur faveur, une concession formelle, faite par le Roi à chacun d'eux, du domaine direct du rivage contigu à leurs Seigneuries; tandis que le Seigneur de Charon s'est trouvé réduit à de simples actes possessoires, accompagnés d'aveux & dénombremens, présentés à la Chambre des Comptes avant l'année 1544.

ARTICLE IX.

FAisons aussi défenses aux Seigneurs des Fiefs voisins de la mer, & à tous autres, de lever aucun droit, en deniers ou en especes, sur parcs & pêcheries, & sur les pêches qui se font en mer ou sur les greves; & de s'attribuer aucune étendue de mer, pour y pêcher à l'exclusion d'autres, sinon en vertu d'aveux & dénombremens reçus en nos Chambres des Comptes avant l'année 1544, ou de concession en bonne forme, à peine de restitution du quadruple de ce qu'ils auront exigé, & de quinze cents livres d'amende.

TOutes les dispositions de cet article, qui n'a fait, en quelque sorte, que renouveller le 451.e de l'Ordonnance de 1629, méritent une attention particuliere; il s'agit donc de les distinguer, après avoir observé que la peine de la restitution du quadruple de ce qui aura été exigé, & de 1500 liv. d'amende porte indistinctement sur tous les objets détaillés dans le même article.

D'abord il est fait défenses aux Seigneurs des Fiefs voisins de la mer, & à tous autres, de lever aucun droit, en deniers ou en espece, sur les parcs & pêcheries; ce qui ne regarde jusques-là que les écluses & les bouchots, &, si l'on veut, les autres parcs à demeure.

Ensuite pareilles défenses sont faites de lever aucun droit tout de même sur les pêches qui se font en mer ou sur les greves; ce qui a pour objet, & la pêche du coquillage, qu'elle se fasse à pied ou en bateau, & celle du poisson frais qui se fait avec des filets, de quelque maniere qu'ils soient tendus.

Enfin, pareilles défenses à quiconque de s'attribuer aucune étendue de mer, pour y pêcher à l'exclusion d'autres; ce qui, sans toucher aux écluses & bouchots légitimement établis, & qui sont, dans la réalité, des pêcheries exclusives, se rapporte à ceux qui prétendroient avoir droit, hors de ces pêcheries, de pêcher sur les greves, à l'exclusion d'autres, & d'affermer en conséquence la pêche qui peut s'y faire, soit du poisson, soit du coquillage.

Le tout, est-il dit, « sinon en vertu d'aveux & dénombremens reçus en nos » Chambres des Comptes avant l'année 1544, ou de concession en bonne » forme. » Dispositions renouvellées par l'article 12, titre 10, de la Déclaration du Roi, du 18 Mars 1727.

Sur quoi il convient d'observer, 1.°, que les aveux & dénombremens pour être admissibles doivent être antérieurs à l'année 1544, époque des troubles du Royaume; 2.° que ces aveux & dénombremens doivent avoir été reçus, c'est-à-dire, vérifiés à la Chambre des Comptes, & qu'il ne suffiroit nullement qu'ils y eussent été présentés; tout dénombrement, à l'égard du Roi sur-tout, étant absolument inutile, s'il n'a été que présenté à la Chambre des Comptes, sans y avoir été vérifié & approuvé; 3.°. que la concession en bonne forme, dont il est ici question, ne peut s'entendre absolument que d'une concession du Roi, antérieure ou postérieure à notre Ordonnance, attendu qu'à lui seul appartient le domaine de la mer, de ses greves & de son rivage; 4.° enfin, que les aveux & dénombremens étant mis ainsi en parallele avec les actes de concession en bonne forme, il faut, conformément à ce qui a été remarqué sur l'article 26 du titre des naufrages, pour la validité de ces aveux & dénombremens qu'ils énoncent, ou du moins qu'ils présupposent clairement des actes de concession du Roi, & qu'outre cela, ils soient antérieurs à l'année 1544; & c'est peut être à quoi on n'a pas toujours fait assez d'attention.

Pour reprendre maintenant les divers objets de cet article, il ne paroît pas jusqu'à présent qu'aucun Seigneur ait été maintenu dans le droit d'avoir des parcs de pierre ou écluses sur les greves de la mer, ni de lever aucunes redevances sur des parcs de cette nature, en conséquence des permissions par lui données à ses tenanciers d'y en établir; on voit, au contraire, dans l'Arrêt du Conseil, du 2 Mai 1739, que la démolition des écluses a été ordonnée sans exception, avec suppression de toutes les rentes & redevances auxquelles elles avoient été assujetties dans le principe : mais il en a été autrement à l'égard des bouchots, comme il a été observé sur l'article précédent.

Que les parcs de pierre appellés *écluses*, ayant été proscrites, comme essentiellement nuisibles à la navigation, autant qu'à la pêche du coquillage pour le Public, parce qu'ils étoient tous peut-être postérieurs à l'année 1544, à la bonne heure; mais ce n'étoit pas une raison pour conserver tous les bouchots établis jusqu'alors, en les supposant même hors d'état de nuire à la navigation, encore moins pour permettre aux Seigneurs de Luçon & de Champagné d'en construire de nouveaux, ou d'accenser des terreins à l'effet d'y en établir, autant qu'il seroit possible, sur les vases de la mer, dans l'étendue de leurs Sei-

gneuries. Il a donc fallu que les titres de ces Seigneurs se soient trouvés plus précis que ceux du Seigneur de Charon, à qui il a été défendu d'établir aucuns nouveaux bouchots, en même temps qu'il a été maintenu dans la possession de tous ceux qui existoient alors, & qui n'ont pas été jugés préjudiciables à la navigation.

Quoi qu'il en soit, cela ne décide pas pour les autres Seigneurs, à l'égard desquels il n'a encore été rien statué; &, si leurs titres sont bien examinés, on trouvera vraisemblablement qu'ils n'énoncent que le droit de pêcherie en général. Or que résulte-t-il delà? que le rivage de la mer leur appartient, à l'effet qu'ils aient eu droit de concéder, moyennant des cens à leur profit, des terres sur les greves, pour y construire des écluses & des bouchots? Nullement. Tout leur droit se borne à avoir en propre une pêcherie, à leur usage particulier, sur les greves de leurs Seigneuries, sans aucune extension ou influence sur les autres pêcheries établies par les particuliers, quelque concession qu'ils leur aient faite des terreins sur lesquels elles sont construites. La raison est, qu'ils n'ont pas eu droit d'en disposer au préjudice du Domaine du Roi; de sorte que tous les parcs & bouchots qui seront dans le cas d'être conservés, comme étant antérieurs à l'année 1544, doivent naturellement être jugés relevant nuement de la censive du Roi, avec réunion au Domaine de tous les cens que les Seigneurs y levent actuellement, sans autre titre que leur usurpation sur le Domaine de la Couronne.

Mais, si cette réunion est juste contre les Seigneurs, comme n'ayant pas eu droit de s'approprier ces terreins, & d'en faire des baillettes, il en seroit autrement, si elle s'étendoit aux rentes foncieres que les particuliers se sont réservées, en transportant à d'autres les écluses & bouchots qu'ils auroient fait construire, attendu que ces rentes ne doivent être considérées que comme un juste dédommagement des dépenses par eux faites à ce sujet. Et c'est par ce principe d'équité, que Nosseigneurs les Commissaires, ayant, par leur Jugement du 13 Juin 1742, déclaré réunies au Domaine du Roi les écluses de l'Isle de Ré, qui sont en terme d'être conservées par les raisons alléguées sur l'article 4 ci-dessus, faute par les détenteurs d'avoir représenté leurs titres de propriété, avec réunion, tout de même au Domaine, de toutes les redevances dont ces écluses étoient chargées; c'est, dis-je, par principe d'équité, que M. le Comte de Maurepas écrivit aux Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, le 6 Septembre de la même année, que l'intention du Roi étoit que ce Jugement ne fût point mis à exécution.

Telle est donc la distinction qu'il paroît naturel d'admettre à cet égard, pour ne faire tomber la réunion que sur les redevances usurpées, par les Seigneurs, sur le Domaine, sans toucher aux rentes foncieres dues aux particuliers sur tous les parcs & bouchots qui se trouveront dans le cas d'être conservés.

Le second objet de notre article comprend les droits prétendus par les Seigneurs ou autres, sur les pêches qui se font en mer ou sur les greves.

Comme, en cette partie, la liberté de la pêche est attaquée en plein, sans qu'il en résulte aucune sorte d'utilité publique, qui puisse compenser cette privation, on a regardé de plus près aux titres produits par les Seigneurs, pour appuyer leurs prétentions à cet égard; & en conséquence, en même temps que, par Arrêt du Conseil du 2 Mai 1739, les Seigneurs de Luçon & de Cham-

pagné ont été maintenus en possession de lever des cens sur les bouchots de leurs Seigneuries, avec faculté de concéder des terreins pour l'établissement de nouveaux bouchots, il leur a été expressément défendu, par l'article 4, « d'exiger aucuns cens ni devoirs, ni de percevoir aucuns droits sur les pê- » cheurs qui font la pêche à la mer & sur les greves, de même que sur des ba- » teaux desdits pêcheurs, » & cela sous les peines portées par le présent article.

On peut conclure delà qu'il n'est aucun Seigneur qui ait droit d'exiger aucune redevance de ceux qui font la pêche en mer ou sur les greves, excepté les propriétaires des bouchots. Mais ceux-ci sont sujets à des cens & rentes envers leurs Seigneurs; ce n'est point à raison de la pêche du poisson qu'ils y font, c'est uniquement parce qu'ils tiennent d'eux les terreins occupés par ces bouchots.

Aussi, dans toute l'étendue des côtes de l'Aunis, n'est-il effectivement aucun Seigneur qui prétende actuellement assujettir les pêcheurs à la moindre redevance, pas même sous prétexte de droit de port; le Seigneur d'Esnandes, qui seul, dans l'Aunis, est reconnu fondé en droit de port & havre, n'ayant point été maintenu, par l'Arrêt du Conseil du 8 Août 1730, dans le droit de percevoir de chaque pêcheur traversier, arrivant au port d'Esnandes, cinq deniers ou une sole, quoique les habitans d'Esnandes eussent reconnu, dans un acte d'assemblée, qu'il jouissoit de cette redevance, de temps immémorial.

Enfin, pour ce qui regarde le troisieme objet de notre article, concernant les Seigneurs qui ont prétendu s'attribuer une certaine étendue de mer, pour y pêcher à l'exclusion d'autres, il n'est point à présumer qu'aucun Seigneur ait produit des titres de nature à se faire maintenir en possession d'un droit aussi exorbitant que celui-là.

Par rapport à l'Aunis, c'étoit un des Chefs de la remontrance que fit, le 28 Mars 1736, au Siege de l'Amirauté de la Rochelle, le Seigneur de Châtel-Aillon, sous le titre de *droit de pêcherie & défend;* sur laquelle remontrance il lui fut sauvé à se pourvoir pardevers Sa Majesté, toutes choses néanmoins demeurant en état, depuis lequel temps il ne paroît pas qu'il ait fait aucun mouvement à cet égard.

Peu de temps auparavant, le Seigneur du Pont de la Pierre, dont la terre est un dénombrement de la Baronnie de Châtel-Aillon, développant cette prétention singuliere, avoit jugé à propos d'affermer la pêche exclusive sur toute l'étendue des greves contigües à sa terre; ce qui étant venu à la connoissance du Procureur du Roi de l'Amirauté, celui-ci prit des conclusions contre lui & contre ses fermiers, suivant lesquelles, par Jugement du 12 Mai 1736, sans avoir égard audit acte de ferme qui fut déclaré nul & de nul effet, il fut ordonné que le terrein ou espace compris dans la ferme demeureroit libre, ainsi que le reste du rivage de la mer, de façon que chacun pût y pêcher librement, avec les rets & filets permis par l'Ordonnance & les Réglemens; en conséquence, défenses furent faites audit Seigneur du Pont de la Pierre de plus, à l'avenir, affermer ledit droit de pêche, & autrement s'attribuer la pêche exclusive; &, pour l'avoir fait, il fut condamné à la restitution du quadruple des droits par lui perçus à ce sujet, ensemble à l'amende de quinze cents livres. Défenses furent faites pareillement à ses fermiers & à tous autres de gêner quiconque dans la liberté de la pêche, sur peine de pareille amende de

de 1500 livres, sauvé leurs recours & garantie, dont l'effet fut réduit à la restitution du coût de l'Acte de terme & aux dépens.

Le Seigneur du Pont de la Pierre, entêté de son prétendu droit, au lieu de recourir d'abord à la clémence & à la générosité de M. l'Amiral, pour lui demander la remise de l'amende prononcée contre lui, prit le parti de l'appel à la Table de Marbre: & ce ne fut qu'après y avoir vu confirmer le Jugement de l'Amirauté de la Rochelle, qu'il se détermina à la démarche qui pouvoit seule faire sa ressource. Quoique tardive, elle eut son effet, S. A. S. Monseigneur l'Amiral ayant bien voulu lui remettre l'amende en plein, suivant l'ordre de remise qu'Elle fit expédier à cette occasion, en date du 21 Septembre 1737.

Ce que cet exemple a produit, c'est qu'un autre Seigneur n'a osé renouveller la même prétention, ni rien tenter d'ailleurs au préjudice de la liberté de la pêche.

La conclusion de tout ceci est, qu'aucuns des droits énoncés dans cet article ne peuvent être légitimement prétendus par des Seigneurs ou autres, qu'autant que, sur le vu de leurs titres, ils auront été autorisés à les exercer, en vertu de quelque Arrêt du Conseil, ou de quelque Jugement rendu par Nosseigneurs les Commissaires nommés pour la vérification des droits maritimes.

Mais vraisemblablement peu de Seigneurs se trouveront dans cette hypothese, puisque le Seigneur Baron de Châtel-Aillon, dont les titres ont été jugés suffisans pour le faire maintenir & garder dans le droit de bris, naufrage & échouement, par Arrêt du Conseil du 27 Septembre 1757, comme il a été observé sur l'article 26 du titre des naufrages, n'ont pu lui conserver les autres droits, par lui prétendus, *d'eau*, *pêcherie & défend*, *de rivage*, *&c.* pour raison desquels droits, le même Arrêt l'a mis hors de Cour; & qu'à l'égard des parcs & pêcheries, il a été ordonné, avant faire droit, que procès-verbal seroit dressé par les Officiers de l'Amirauté, en présence du Procureur du Roi, de l'existence actuelle desdites pêcheries, de leur nature & du temps de leur établissement, pour, ce fait & rapporté sur l'avis desdits sieurs Commissaires, etre par Sa Majesté ordonné ce qu'il appartiendra.

Il y a apparence qu'à cet égard, les choses en resteront là, & que le Seigneur de Châtel-Aillon abandonnera sa prétention par rapport aux pêcheries.

ARTICLE X.

FAisons pareillement défenses à tous Gouverneurs, Officiers & Soldats des Isles & des Forts, Villes & Châteaux construits sur le rivage de la mer, d'apporter aucun obstacle a la pêche dans le voisinage de leurs places, & d'exiger des pêcheurs argent ou poisson pour la leur permettre; a peine, contre les Officiers, de perte de leurs emplois, &, contre les Soldats, de punition corporelle.

SOus ces mots, *& à tous autres*, employés dans l'article précédent, étoient evidemment comprises les personnes dénommées dans celui-ci: mais le Législateur leur ayant déja fait défenses particulieres de rien entreprendre sur

la charge d'Amiral; de prendre connoissance des bris & naufrages, & de s'en attribuer aucuns droits, à raison de leurs offices & commissions, &c. conformément aux art. 450 & 451 de l'Ordonnance du mois de Janvier 1629, il a jugé qu'il convenoit d'autant plus ici de leur faire tout de même des défenses à part de troubler la liberté de la pêche, & de rançonner en quelque sorte les pêcheurs de leur district; que c'est là un point sur lequel il a toujours été le plus difficile de les ramener à la regle. Il en est même encore aujourd'hui qui ne sont pas à l'abri de tout reproche à cet égard; & l'abus continuera, nonobstant que ces défenses aient encore été réitérées par l'art. 14, tit. 10, de la Déclaration du Roi du 18 Mars 1727, tant que les pêcheurs n'oseront pas s'en plaindre.

ARTICLE XI.

LES parcs & bouchots, qui se trouveront construits à l'embouchure des rivieres navigables ou sur les greves de la mer, à deux cents brasses du passage ordinaire des vaisseaux & au-dessous, seront démolis aux frais des propriétaires.

LE Commentateur a raison d'ajouter, « quand même ils seroient bâtis avant » l'année 1544 », parce que des parcs & bouchots, qui ne seroient pas à deux cents brasses de distance du passage ordinaire des vaisseaux, étant jugés nécessairement nuisibles à la navigation, ne pourroient être conservés, de quelque ancienneté que fût leur établissement, fussent-ils même appuyés d'un acte de concession du Roi en bonne forme, parce qu'une concession, en pareil cas, n'auroit pu être obtenu que par surprise.

La disposition de cet article, au reste, a été expressément renouvellée par l'Arrêt du Conseil du 2 Mai 1739, art. 10, & par le Jugement de Nosseigneurs les Commissaires nommés pour la vérification des droits maritimes, du 22 Avril 1741.

Il y a plus: & la même distance de 200 brasses du passage ordinaire des vaisseaux doit être aujourd'hui observée par tous pêcheurs avec des rets sédentaires; c'est-à-dire, attachés à des pieux, piquets ou piochons, suivant la regle générale établie par la Déclaration du Roi du 18 Mars 1727, tit. 10, art. premier, confirmée par l'article 14 dudit Arrêt du Conseil, du 2 Mai 1739; & cela à peine, comme dans l'article qui suit, de confiscation des rets & filets, pieux, piquets ou piochons, de 50 livres d'amende, & de réparation des pertes & dommages que ces pêcheries auront causés.

De sorte qu'en pareille occurrence, non-seulement les pêcheurs en contravention ne seront pas en droit de demander, par contribution ou autrement, la répartition des avaries que leurs filets auront soufferts par l'abordage des vaisseaux; mais qu'au contraire, ils seront tenus de tout le dommage que les vaisseaux auront reçu par cet abordage. *Vide suprà*, l'article 6, titre 2, du livre premier.

ARTICLE XII.

FAiſons défenſes à tous ceux qui font leur pêche avec des guideaux, de les tendre dans le paſſage ordinaire des vaiſſeaux, ni à deux cents braſſes près, à peine de ſaiſie & confiſcation des filets, de cinquante livres d'amende, & de réparation des pertes & dommages que les guideaux auront cauſés.

IL vient d'être obſervé que ce n'eſt plus ſeulement pour la pêche avec des guideaux, qui ſont des filets poſés entre deux pieux aſſez gros, qu'il eſt defendu d'en uſer plus près de deux cents braſſes du paſſage ordinaire des vaiſſeaux; mais que les défenſes s'étendent à toute autre perſonne qui ſe fait avec des filets ſédentaires.

Du reſte, dans le titre 5 de la Déclaration du Roi, du 18 Mars 1727, il y a de nouvelles regles établies pour la pêche avec des guideaux.

ARTICLE XIII.

ORdonnons que les pieux pour tendre les guideaux qui ſe trouveront plantés dans le paſſage des vaiſſeaux, ou a deux cents braſſes près, ſeront arrachés quinzaine après la publication de la préſente Ordonnance, aux frais des propriétaires, & à la diligence de nos Procureurs en chacun Siege, à peine d'interdiction de leurs charges.

LA diſpoſition de cet article eſt naturellement applicable à toute pêcherie qui ſe trouvera en contravention à notre Ordonnance & aux Réglemens poſtérieurs, dont l'exécution eſt toujours recommandée aux Officiers de l'Amirauté, avec injonction aux Procureurs du Roi d'y veiller.

ARTICLE XIV.

VOulons que le procès ſoit fait & parfait à ceux qui replanteront des pieux aux mêmes lieux d'où ils auront été arrachés, en exécution de la préſente Ordonnance, & que les délinquans ſoient condamnés au fouet.

LA rigueur de la peine, meſurée ſur l'importance de l'objet, a contenu les pêcheurs de maniere qu'aucun n'a été aſſez imprudent pour ſe mettre dans le cas de la ſubir; du moins je n'en ai pas vu d'exemple.

ARTICLE XV.

LES pêcheurs dont les pieux & les guideaux auront été ôtés comme nuisibles à la navigation, ou les pêcheries démolies, seront déchargés de toutes rentes & redevances qu'ils pouvoient devoir, pour raison de ce, à notre Domaine ou à quelques Seigneurs particuliers, auxquels nous faisons défenses, ainsi qu'à nos Receveurs, d'en exiger le paiement, à peine de concussion.

LA derniere réflexion du Commentateur sur cet article est pour le moins un hors-d'œuvre; il falloit se contenter d'observer qu'il est en effet de toute justice que le détenteur d'une pêcherie à demeure, dont la démolition est ordonnée, soit comme nuisible à la navigation, soit pour n'être pas assez ancienne, demeure déchargé, de plein droit, de toutes les rentes & redevances seigneuriales ou autres, qu'il devoit pour raison de cette même pêcherie.

Aussi, dans toutes les occasions où la démolition de quelques pêcheries a été ordonnée, cette décharge a-t-elle toujours été prononcée relativement au présent article, qui n'a fait en cela que renouveller l'article 84 de l'Ordonnance de 1584. Il y a, entr'autres preuves de ceci, l'Arrêt du Conseil déjà tant de fois cité, du 2 Mai 1739, art. 3, & le Jugement de Nosseigneurs les Commissaires, également cité plusieurs fois, en date du 22 Avril 1741.

ARTICLE XVI.

FAisons aussi défenses à toutes personnes de se servir de bouteux ou bout de quievres, ruches, paniers & autres engins pour prendre crevetes, grenades ou salicots, depuis le premier Mars jusqu'au dernier du mois de Mai; & de pêcher, en aucune saison de l'année, avec colerets, seynes ou autres semblables filets qui se traînent sur les greves de la mer, à peine d'amende arbitraire, saisie & confiscation des filets pour la premiere fois, & de punition corporelle en cas de récidive.

LA premiere partie de cet article, concernant les *bouteux ou bout de quievres, ruches, paniers, &c.* a reçu quelques changemens par la Déclaration du Roi du 18 Mars 1727, tit. 7, où en même temps la maille de cette sorte de ret & la maniere de s'en servir ont été réglées.

Il y est prescrit, entr'autres choses, qu'il ne pourra pas plus en être fait usage dans les mois de Juin, Juillet & Août, que depuis le premier Mars jusqu'au dernier du mois de Mai.

Du reste, il y est permis de faire la pêche des crevetes ou salicots durant

toute l'année, avec la chaudiere & autres inſtrumens ſédentaires; pourvu que les mailles des filets qui ſeront attachés auxdits inſtrumens, aient au moins ſix lignes en quarré.

Quant à la ſeconde partie de notre article, qui, avec la ſeyne déjà proſcrite par l'article 83 de l'Ordonnance de 1584, réprouve de même tous autres filets traînans ſur les greves de la mer; ſa diſpoſition a été expreſſément renouvellée, tant par la Déclaration du Roi du 23 Avril 1726, art. 19 & 22, que par l'autre Déclaration ci-deſſus, du 18 Mars 1727, art. 2, tit. 10; & cela, ſous des peines plus grandes encore que celles portées par le préſent article, puiſque, outre la confiſcation des bateaux, rets, filets & poiſſons, avec une amende de 100 livres contre le maître, il doit être déclaré déchu de ſa qualité de maître, ſans pouvoir en faire aucunes fonctions à l'avenir, ni même être reçu pilote-lamaneur ou locman; & qu'en cas de récidive, il doit être condamné aux galeres pour trois ans.

De tous les filets traînans, celui qu'on appelle *ſeyne*, eſt le plus dangereux, parce qu'il n'eſt pas poſſible que le plus petit poiſſon en échappe: cependant c'eſt celui-là préciſément que les perſonnes, de quelque rang que ce ſoit, qui veulent prendre le plaiſir de la pêche ſur les greves, affectent de ſe ſervir, malgré les défenſes de l'Ordonnance, & les exemples de confiſcation aſſez fréquens des ſeynes qui ſont ſaiſies. Les perſonnes en place & de caractere devroient du moins s'en abſtenir, pour ne pas partager avec le peuple ce reproche humiliant: *Nitimur in vetitum, &c.*

ARTICLE XVII.

DÉfendons, en outre, de faire parcs, ravoirs & venets, dont les mailles ſoient de moindre grandeur que celle ci-deſſus; & de faire des ſeynes & colerets, en vendre ou receler, à peine de vingt-cinq livres d'amende.

IL n'eſt point de fabricant de filets, qui ne ſe conformât pour la maille à l'Ordonnance & aux Réglemens, ſi les pêcheurs étoient d'humeur de s'en contenter. C'eſt donc parce que ceux-ci veulent toujours avoir des filets de maille frauduleuſe, que les Fabricans les ſervent dans leur goût. Mais, ſi les premiers ſont les plus coupables, la tranſgreſſion de la loi, de la part des autres, n'en mérite pas moins une punition. Elle n'eſt ici que de 25 liv. d'amende, tant pour les filets dont les mailles ſont au-deſſous de la grandeur preſcrite, que pour les ſeynes, & autres filets totalement prohibés. Mais elle a été portée à 300 liv. outre la confiſcation, par l'art. 23 de la Déclaration du 23 Avril 1726, par rapport aux filets traînans: & à pareille ſomme de 300 liv. outre auſſi la confiſcation, par l'art. 7, tit. 10, de la Déclaration du 18 Mars 1727, & par l'art. 16 de l'Arrêt du Conſeil du 2 Mai 1739, en ce qui concerne les filets de maille non conforme à celle preſcrite. Du reſte, l'amende eſt encourue tout de même, & par ceux qui vendent de ces filets, & par ceux qui les recelent.

ARTICLE XVIII.

FAisons pareillement défenſes, & ſous les mêmes peines, de *dreiger* dans les *moulieres;* d'en racler les fonds avec couteaux, & autres ſemblables ferremens; d'arracher *le frai des moules*, & d'enlever celles qui ne ſont pas encore en état d'être pêchées.

DReiger: cela ne veut pas dire ici pêcher avec le filet nommé *dreige*, dont il a été parlé fort au long ſur l'art. 4 du tit. précédent; c'eſt ſe ſervir d'un filet particulier pour la pêche du coquillage, en bateau. Ce filet, diſpoſé en forme d'arc à l'orifice, eſt armé de fer: on l'appelle *drague* en Aunis.

C'eſt donc avec cet inſtrument qu'il eſt défendu de *dreiger* ou *draguer* dans les moulieres: mais l'uſage n'en eſt pas abſolument interdit; il eſt permis d'en uſer pour la pêche de l'huître, conformément à l'art. 85 de l'Ordonnance de 1584, renouvellée, en cette partie, par l'article 36 de la Déclaration du Roi, du 23 Avril 1726.

Moulieres. Ce ſont les endroits où les moules ſe trouvent en abondance ſur les greves de la mer. C'eſt ordinairement entre les rochers & ſur la banche. On en voit néanmoins ſur les terreins vaſeux, & ce ſont celles-là qui ſont les plus propres pour les bouchots.

Il y a des moulieres qui découvrent de baſſe mer, & d'autres qui ne découvrent point. La maniere d'y pêcher les moules eſt différemment preſcrite par la Déclaration du Roi, du 18 Décembre 1728, qui, quoique rendue particuliérement pour les provinces de Flandres, Pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie, contient néanmoins des diſpoſitions qui doivent ſervir de regle par-tout.

Telle eſt entr'autres celle de l'article premier du titre 3, qui, en défendant, comme notre article, de dreiger dans les moulieres, augmente l'amende de moitié pour la premiere fois, & la porte à 100 livres, en cas de récidive; le tout, outre la confiſcation des bateaux & inſtrumens, enſemble des moules qui auront été pêchées.

Mais, pour ce qui eſt de l'article 2 du même titre, qui défend, ſous plus grandes peines encore, de faire aucun dépôt de moules dans des réſervoirs ou parcs, il ne faut l'entendre, ſuivant le préambule, que des dépôts momentanés qui ſe font par les Marchands en attendant la vente, ſans en faire aucune application aux parcs appellés *bouchots*, où l'on éleve les moules; attendu que ces parcs, bien loin de nuire au frai des moules, ſervent préciſément à le conſerver, & à donner aux moules un degré d'accroiſſement & de bonté, qu'elles n'acquéroient pas étant laiſſées dans les moulieres ſur les greves.

C'eſt par cette conſidération qu'il a paru juſte de permettre aux propriétaires des bouchots d'enlever des moulieres ces petites moules qu'ils appellent *nourrain* ou *norrain*, pour peupler ou repeupler leurs bouchots, à condition toutefois de ne les employer qu'à cet uſage.

Il eſt arrivé delà qu'en Aunis, la pêche des moules a toujours été abondante, & par conſéquent d'une grande reſſource pour le peuple.

Le frai des moules. On conçoit qu'il eſt extrêmement intéreſſant de le conſerver; & c'eſt pour cela que notre article défend de racler les fonds des moulieres avec des couteaux ou autres ſemblables ferremens, & d'enlever les moules qui ne ſont pas encore en état d'être pêchées. C'eſt auſſi ce qui a été confirmé par la Déclaration du Roi, du 18 Décembre 1728, en y ajoutant de nouvelles diſpoſitions.

La conſervation du frai du poiſſon n'étant pas moins intéreſſante, c'eſt pour cela auſſi que, de tout temps, il a été fait défenſes de pêcher avec des filets capables de le retenir, comme il réſulte de l'art. 85 de l'Ordonnance de 1585. C'eſt encore dans cette vue que notre Ordonnance a réglé la maille des filets, & a interdit l'uſage de tous filets traînans: mais, parce que l'abus de la pêche avoit augmenté dans la ſuite à tel point, que l'on ſe plaignoit par-tout de la diſette du poiſſon, intervint la Déclaration du Roi, du 23 Avril 1726.

Il en a été beaucoup parlé ci-deſſus; il ne s'agit ici que des diſpoſitions qu'elle contient par rapport au frai du poiſſon.

L'article 28 défend aux pêcheurs & à tous autres, ſous les peines portées par l'article premier, « de pêcher, de quelque maniere que ce puiſſe être, aucun » frai de poiſſon, connu ſous les noms de *blanchemelie*, *menuſſe*, *faumonelle*, » *guildre*, *marne*, *ſémence*, & ſous quelque autre nom & dénomination que » ce puiſſe être; d'en ſaler ni d'en vendre, ſous quelque prétexte & pour quel- » que uſage que ce ſoit. »

Par l'article 29, il eſt défendu à tous Marchands, marayeurs, poiſſonniers, vendeurs & regrattiers de poiſſon, d'acheter ni expoſer en vente aucun frai de poiſſon, à peine de 50 liv. d'amende. La Déclaration du 24 Décembre ſuivant, article 6, dit, pour la premiere fois, & de punition corporelle, en cas de récidive.

Les peines, portées par l'art. 30, ſont tout autrement ſéveres; mais auſſi elles tombent ſur des cas tout autrement puniſſables. Elles regardent ceux qui portoient la prévarication juſqu'à enlever le frai du poiſſon, « ſoit pour nour- » rir les porcs, volailles & autres animaux, fumer & engraiſſer les terres & » le pied des arbres, & pour tout autre uſage que ce puiſſe être. » Il ne faut donc pas être étonné de voir que tout cela y ſoit défendu, « à peine de confiſ- » cation des chevaux & harnois, & de 500 liv. d'amende pour la premiere fois, » & de punition corporelle en cas de récidive. »

L'article 31 eſt remarquable ſinguliérement, en ce qu'il y eſt déclaré « que, » ſous le nom de *frai du poiſſon*, ſont compris tous les petits poiſſons nouvel- » lement éclos, & qui n'auront pas *trois pouces de longueur au moins entre l'œil* » *& la queue.* »

Il eſt une ſorte de poiſſon de petite eſpece, nommé *blanche* ou *blaquet*, qui n'a pas régulierement plus de trois pouces & demi de long. Comme la Déclaration de 1726 ne l'avoit pas nommément placé au rang de ceux réputés frai de poiſſon, & qu'il ſembloit même en être excepté, comme ayant plus de trois pouces de longueur, les pêcheurs ſe croient autoriſés à en continuer la pêche dans les parcs, avec un filet vulgairement appellés *ſaveneau*, ou plutôt *haveneau*, dont les mailles n'ont au plus que ſix à ſept lignes de large; au moyen duquel filet, pouſſé en avant & raclant les fonds, les pêcheurs prenoient ou écraſoient le frai du poiſſon.

Par-là, les précautions que le Roi avoit prises, par sa Déclaration du 23 Avril, pour la conservation du frai du poisson, se trouvant éludées, Sa Majesté se détermina à porter une autre Ordonnance, le 2 Septembre de la même année 1726, par laquelle Elle proscrivit absolument la pêche de ce poisson nommé *blanche* ou *blaquet*, dans les parcs & ailleurs, sur peine de confiscation des filets & poissons, & de 100 livres d'amende pour la premiere fois; &, en cas de récidive, de trois ans de galeres. Il fut ordonné, en outre, que le parc où il auroit été pêché deux fois de cette espece de poisson, seroit démoli sans pouvoir être rétabli par la suite, &c.

Cette Déclaration fut suivie d'une autre sur le même objet, en date du 24 Décembre de la même année. Toutes les dispositions de celle du 23 Avril, concernant le frai du poisson, y ont été appliquées à ce poisson appellé *blanche* ou *blaquet:* du reste, les peines, portées par celle du 2 Septembre, y ont été rappellées, & il y a été ajouté d'autres dispositions qu'il importe de connoître; c'est pourquoi toutes ces pieces seront transcrites à la suite du dernier article du présent titre.

Il n'étoit pas possible de prendre de plus justes mesures pour empêcher la destruction du frai du poisson, & du poisson du premier âge. Cependant cette précieuse ressource pour le rétablissement de la pêche, par l'empoissonnement des côtes, est altérée journellement. Le mal est, d'un côté, que la multiplicité des écluses & bouchots ne permet pas aux Officiers de l'Amirauté de reconnoître les contraventions qui s'y commettent dans ce genre, à la faveur de ce dangereux filet appellé *haveneau*, dont ils ne peuvent abolir l'usage, quelque soin qu'ils prennent d'en faire la recherche dans les maisons des pêcheurs, pour le confisquer & faire brûler: &, d'un autre côté, que leur inspection sur le poisson est bornée à celui qui se trouve en bateau, sur le rivage ou sur les greves, ou dans les maisons des pêcheurs, sans aucune extension sur celui qui est exposé en vente dans les marchés ou places publiques des Villes & des Bourgs; la police, en cette partie, étant confiée aux Juges ordinaires de Police, qui, pour le dire en passant & sans dessein de blesser personne, sont d'une indifférence sur ce point qui n'est pas concevable.

Dès que la Déclaration du 23 Avril 1726 parut, les Officiers de l'Amirauté représenterent que le moyen le plus sûr, ou plutôt l'unique, pour empêcher que le frai du poisson ne fût exposé publiquement en vente, c'étoit de leur en attribuer la connoissance, en quelque endroit que l'exposition en fût faite: mais il leur fut répondu que, dans les marchés des Villes & Bourgs, la connoissance en appartenoit aux Officiers ordinaires de Police; & cela a été nettement décidé par l'art. 12 de la Déclaration du 24 Décembre 1726. Il fut enjoint néanmoins en même temps à ceux-ci, par l'art. 13, d'informer le Procureur du Roi de l'Amirauté, dans l'étendue de laquelle ils auroient surpris du frai de poisson, du nom des pêcheurs qui l'auroient vendu aux marchands, chasse marées, marayeurs & autres; mais, jusqu'à présent, on n'en a point vu d'exemple, quoique, tous les jours, on voie étalé dans les marchés, sur-tout à la campagne, du frai de poisson.



ARTICLE

ARTICLE XIX.

DÉclarons les peres & meres reſponſables des amendes encourues par leurs enfans; & les maîtres, de celles auxquelles leurs valets & domeſtiques auront été condamnés, pour contravention aux articles du préſent titre.

L'Article ſeptieme de la Déclaration du Roi, du 24 Décembre 1726, le quinzieme, titre 10, de celle du 18 Mars 1727; & le troiſieme, titre 4, de celle du 18 Décembre 1728, ajoutent, après ces mots, *enfans*, ceux-ci, *qui demeureront encore avec eux;* & cela eſt juſte, les peres & meres ne pouvant naturellement être reſponſables des prévarications de leurs enfans ſur le fait de la pêche ou autrement, comme réputés leur en avoir donné l'ordre, ou y avoir conſenti, qu'autant que leurs enfans demeurent avec eux.

Mais, par identité de raiſon, notre article eſt extenſible aux pillages qui ſe font en cas de naufrage ou échouement, & à toute contravention aux Réglemens de Police concernant les ports & havres.

Et, parce que les peres & meres, maîtres & maîtreſſes, ſont ainſi déclarés reſponſables des amendes encourues par leurs enfans ou leurs domeſtiques, il s'enſuit qu'ils peuvent être aſſignés conjointement avec eux, pour ſubir la condamnation de l'amende auſſi avec eux; & même ſi les enfans ou domeſtiques ne ſont pas émancipés, les peres & meres, maîtres & maîtreſſes, peuvent être pourſuivis ſeuls à ce ſujet.

Si les condamnations n'ont été prononcées que contre les enfans ou domeſtiques, en vertu de cet article, les peres & meres, maîtres & maîtreſſes, peuvent être appellés enſuite pour voir déclarer ces condamnations communes avec eux & exécutoires contre eux, même par corps, à l'égard des hommes, attendu qu'il s'agit là d'un délit ou quaſi délit, & ſur leurs biens.

ARTICLE XX.

PErmettons aux Officiers de l'Amirauté d'appliquer le tiers des amendes au paiement des frais faits pour parvenir aux condamnations.

ON a cru, peut-être, exciter d'autant plus, par-là, la vigilance des Officiers de l'Amirauté; & c'eſt préciſément ce qui a rendu moins fréquentes les condamnations d'amendes ſur cette matiere, de peur qu'on ne les accuſât de ſe conduire en cela, plus par leur intérêt perſonnel, que par zele pour le bien public.

La crainte de ce reproche les a engagés, preſque toujours, à ſe contenter de faire brûler les filets prohibés, conformément à l'article qui ſuit; & il n'a

été queſtion d'amende que dans les cas de récidive, où il paroiſſoit entrer de l'opiniâtreté. Par-là, ils ont fait, à leurs dépens, les viſites qu'ils ſont obligés de faire ſur les côtes; & ils ont eu pour dédommagement la conſolation de voir qu'ils n'en étoient que plus eſtimés de ceux mêmes qui d'abord ſe plaignoient de la rigueur de leur police.

ARTICLE XXI.

Leur enjoignons de faire brûler toutes les ſeynes, colerets, & autres filets qui ne ſeront de la qualité portée par la préſente Ordonnance; à l'effet de quoi ils ſeront tenus, à peine d'interdiction de leurs charges, de faire, de mois en mois, leur viſite ſur les côtes, &, de temps en temps, la perquiſition dans les maiſons des pêcheurs & autres riverains de la mer.

Ce ne ſont pas ſeulement les filets totalement prohibés, tels que ceux appellés *ſeynes*, *colerets*, *haveneaux*, & autres filets traînans, qu'il eſt enjoint aux Officiers de l'Amirauté de faire brûler; ce ſont encore tous les rets & filets qui n'ont pas la maille preſcrite par l'Ordonnance & les Réglemens. Sur ce dernier objet néanmoins, lorſque la maille eſt peu au-deſſous de la grandeur marquée, il eſt permis de faire grace au pêcheur qui s'en trouve ſaiſi, à condition qu'il lui en ſubſtituera un autre plus régulier, dans un délai compétent qui lui eſt aſſigné; & M. le Comte de Maurepas a toujours approuvé cet arrangement, principalement par ſes Lettres des 18 Février 1738 & 5 Juillet 1740.

Comme ce n'eſt guere qu'en ſe tranſportant dans les endroits où ſe fait la pêche, & dans les maiſons des pêcheurs & autres riverains de la mer, que les Officiers de l'Amirauté peuvent découvrir ces filets prohibés ou défectueux; cet article leur avoit ordonné, à peine d'interdiction de leurs charges, de faire, de mois en mois, leur viſite ſur les côtes, &, de temps en temps, leur perquiſition dans les maiſons des riverains : mais, comme il eſt des pays où les chemins ne permettent pas d'aller viſiter les côtes tous les mois, & que d'ailleurs des viſites auſſi multipliées étoient trop à charge aux Officiers de l'Amirauté, peu à peu le Roi a bien voulu en diminuer le nombre.

Par l'article 24 de la Déclaration du 23 Avril 1726, ces viſites furent réduites à quatre par an, de trois mois en trois mois; & enfin elles ont été bornées à deux ſeulement, l'une au mois de Mars, l'autre au mois de Septembre, par les articles 9 & 10, titre 10, de la Déclaration du 18 Mars 1727.

Dans l'une & dans l'autre Déclaration, au reſte, auſſi-bien que dans l'art. 22 de l'Arrêt du Conſeil du 2 Mai 1739, il eſt permis aux Officiers de l'Amirauté de faire leur viſite & perquiſition, non-ſeulement dans les maiſons des pêcheurs; mais encore dans celles de tous les riverains de la mer, privilégiés & non privilégiés, qui pourront être ſoupçonnées d'avoir des filets défendus; deſquelles viſites il leur eſt enjoint de dreſſer des procès-verbaux, & d'en en-

voyer une expédition au Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, quinzaine après.

Ces visites ne doivent pas se borner à l'examen des rets & filets; elles s'étendent encore à l'état des écluses & bouchots, & autres pêcheries exclusives, pour examiner si elles sont tenues conformément à l'Ordonnance & aux Réglemens, & s'il n'y a point de prévarication du côté des engins & instrumens qu'il est permis d'y employer.

Comme les Officiers de l'Amirauté son alors en plein exercice de police, ils jugent aussi les contraventions *de plano*, sans aucune forme de procédure, contre l'avis du Commentateur. En conséquence, après s'être fait rapporter les filets & engins prohibés, trouvés chez les pêcheurs ou ailleurs, ils les condamnent au feu; ce qui s'exécute sur le champ en leur présence, ces sortes de Jugemens étant exécutoires sans appel.

Ce n'est que par rapport aux condamnations d'amendes, qu'il faut employer la forme de la procédure, & que l'appel est recevable; mais, nonobstant l'appel, & toutefois sans y préjudicier, les condamnations « sont exécutoires ,, jusqu'à la somme de 300 liv. sans qu'il puisse être accordé de défenses, même ,, lorsque l'amende sera plus forte que jusqu'à concurrence de ce qui excédera ,, ladite somme de 300 liv. ,,

Au surplus, " ceux qui appelleront desdites Sentences seront tenus de faire ,, statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement, ,, dans un an du jour de la date d'icelui; sinon & à faute de ce faire, ledit temps ,, passé, ladite Sente sortira son plein & entier effet, & l'amende sera distribuée ,, conformément à ladite Sentence, & le dépositaire d'icelle bien & valable- ,, ment déchargé. ,,

Telles sont les dispositions des art. 34 & 35 de la Déclaration du 23 Avril 1726; des art. 14 & 15 de celle du 24 Décembre de la même année; des art 1 & 2, tit. 11, de celle du 18 Mars 1727; des art. 1 & 2, tit. 4, de celle du 18 Décembre 1728, & des art. 17 & 18 de l'Arrêt du Conseil du 2 Mai 1739.

DECLARATION DU ROI,

QUI défend la pêche du poisson nommé Blanche *ou* Blacquet.

Donnée à Fontainebleau, le 2 Septembre 1726.

REGISTRÉ EN PARLEMENT.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE: A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, SALUT Nous aurions été informés que la pêche du poisson nommé *blanche* ou *blacquet*, qui se pratique dans les parcs, cause la destruction du frai du poisson, & du poisson du premier âge, en ce que cette *blanche* ou *blacquet* n'ayant pas plus de trois pouces & demi de long, un demi-pouce & quelques lignes de large, & n'étant épais que d'environ trois lignes, les pêcheurs sont obligés de se servir, pour faire cette pêche dans les parcs, d'un filet vulgairement appellé *saveneau*, qu'ils poussent devant eux en raclant les fonds, & dont les mailles sont au plus de six à sept lignes de large, avec lequel ils prennent quantité de frai de poisson, & de poisson du premier âge, lequel périt aussi-tôt qu'on y touche & qu'il est

froissé : ces pêcheurs se croyant autorisés à pratiquer cette pêche, parce que, quoique nous ayons défendu, par notre Déclaration du 23 Avril dernier, la pêche du frai du poisson, Nous avons declaré en même temps comprendre seulement, sous le nom de *frai*, tous les petits Poissons nouvellement éclos, & qui n'auront pas trois pouces de longueur au moins entre l'œil & la queue; mais, comme la pêche de la *blanche* ou *blacquet* empêcheroit nos Sujets de tirer l'utilité qu'ils doivent attendre de la défense que nous avons faite par notre Déclaration : A ces causes, de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, Nous avons dit, déclaré & ordonné, &, par ces Présentes signées de notre main, disons, déclarons, ordonnons, voulons & Nous plaît : Que la pêche du poisson nommé *blanche* ou *blacquet* ne puisse être faite dans les parcs ni ailleurs, à peine, contre les contrevenans, de confiscation des rets, filets & poisson, & de cent livres d'amende pour la premiere fois ; &, en cas de récidive, de trois ans de galeres : voulons que le parc où il aura été pêché deux fois de ladite *blanche* ou *blacquet*, soit démoli, sans pouvoir être rétabli par la suite, pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce soit; & que le propriétaire d'icelui soit privé du droit de parc: défendons à tous marchands, chasse-marées, marayeurs, poissonniers, vendeurs & regrattiers de poisson, d'acheter & exposer en vente aucune *blanche* ou *blacquet*, à peine de cinquante livres d'amende. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers, les Gens tenant nos Cours de Parlement, que ces Présentes ils fassent lire, publier & registrer, même en temps de vacations ; & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens, Clameur de Haro, Charte Normande & autres choses à ce contraires, auxquels Nous avons dérogé & dérogeons par cesdites Présentes. Voulons qu'aux copies d'icelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers Secretaires, foi soit ajoutée, comme à l'Original : Car tel est notre plaisir. En témoin de quoi Nous avons fait mettre notre Scel à cesdites Présentes. Donnée à Fontainebleau, le deuxieme jour du mois de Septembre, l'an de grace mil sept cent vingt-six, & de notre regne le douzieme. *Signé*, LOUIS, *Et plus bas*, par le Roi, PHELYPEAUX.

Registrées, ouï, & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur ; à la charge que le présent enrégistrement sera réitéré au lendemain de la S. Martin, & copies collationnées envoyées aux Sieges des Amirautés du ressort, pour y être lues, publiées & registrées. Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement en vacations, le vingt-trois Octobre mil sept cent vingt-six.

Signé, *YSABEAU.*

DÉCLARATION DU ROI,

Qui défend la pêche, le transport & la vente du poisson nommé Blanche *ou* Blacquet, *& du frai du poisson de mer.*

Donnée à Versailles le 24 Décembre 1726.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE : A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, SALUT. Un des moyens les plus certains pour parvenir à rétablir l'abondance de la pêche du poisson de mer, étant d'empêcher la destruction du frai, & des poissons du premier âge, Nous aurions, par notre Déclaration du 23 Avril dernier, défendu l'usage de tous les filets traînans à la mer, sur les bords des côtes & aux embouchures des rivieres, parce que l'opération de ces filets qui grattent & labourent les fonds sur lesquels ils traînent, détruit nécessairement le frai ; Nous aurions aussi, par les articles XXVIII, XXIX & XXX, de cette même Déclaration, fait défenses de pêcher ni faire pêcher, exposer en vente ni acheter, enlever ou faire enlever aucun frai de poisson, connu sous quelque nom & dénomination que ce puisse être, pour quelque usage que ce soit ; Nous aurions encore, par notre Déclaration du 2 Septembre dernier, défendu la pêche du poisson nommé *blanche* ou *blacquet*, qui ne pouvoit se faire sans prendre & faire périr en même temps beaucoup de frai qui se trouve toujours confondu avec cette *blanche* ; &, étant informé que, nonobstant ces dis-

positions, les pêcheurs continuent de faire la pêche du frai du poiſſon, & qu'il s'en vend publiquement dans pluſieurs Villes de notre Royaume, Nous avons réſolu de renouveller les défenſes que nous avons faites à cet égard, & d'impoſer des peines plus ſéveres contre ceux qui y contreviendront. A ces cauſes & autres à ce Nous mouvans, de notre certaine ſcience, pleine puiſſance & autorité royale, Nous avons dit, déclaré & ordonné, &, par ces Préſentes ſignées de notre main, diſons, déclarons & ordonnons, voulons & Nous plaît ce qui ſuit:

ARTICLE PREMIER.

Faiſons défenſes aux pêcheurs faiſant leurs pêches à la mer, & à tous autres, de pêcher ou faire pêcher, avec quelques ſortes de filets, inſtrumens & engins que ce ſoit, ni de quelque maniere que ce puiſſe être, le poiſſon nommé *blanche* ou *blacquet*, ni aucun frai de poiſſon connu ſous les noms de *blanche*, *melie*, *menuſſe*, *ſaumonelle*, *guildre*, *manne*, *ſemence*, & ſous quelqu'autre nom & dénomination que ce puiſſe être, d'en ſaler ni d'en vendre, ſous quelque prétexte & pour quelque uſage que ce ſoit, à peine de confiſcation des bateaux, rets, filets, engins, inſtrumens & poiſſons, & de cent livres d'amende contre le maître; & icelui déclaré déchu de ſa qualité de maître, ſans pouvoir jamais en faire aucunes fonctions, ni être reçu pilote, pilote-lamaneur ou locman; &, en cas de récidive, de trois ans de galeres.

II. Faiſons pareillement défenſes, ſous les mêmes peines, aux pêcheurs riverains, tendeurs de baſſe eau, & à tous autres faiſant leurs pêches le long des côtes & aux embouchures des rivieres, de pêcher ou faire pêcher, ſaler ou vendre ledit poiſſon nommé *blanche* ou *blacquet*, ni aucun frai de poiſſon.

III. Défendons auſſi, ſous les mêmes peines, à tous pêcheurs, fermiers des parcs & d'autres pêcheries excluſives, de pêcher ou faire pêcher dans l'enceinte deſdits parcs ou pêcheries excluſives, de ſaler ni vendre ledit poiſſon nommé *blanche* ou *blacquet*, ni aucun frai de poiſſon, de quelque nature qu'il ſoit.

IV. Ordonnons que les parcs & autres pêcheries excluſives, où il aura été pêché deux fois dudit poiſſon nommé *blanche* ou *blacquet*, ou du frai de poiſſon, ſeront détruits ſans pouvoir être rétablis par la ſuite, pour quelque cauſe & ſous quelque prétexte que ce ſoit; & que les propriétaires d'iceux ſoient privés du droit de parc & de pêcherie excluſive.

V. Faiſons défenſes à toutes perſonnes, de quelque qualité & condition qu'elles puiſſent être, d'enlever ou faire enlever le poiſſon nommé *blanche* ou *blacquet*, ni aucun frai de poiſſon, ſoit pour nourrir les porcs, volailles & autres animaux, fumer & engraiſſer les terres & le pied des arbres, & pour tout autre uſage que ce puiſſe être; à peine de confiſcation des chevaux & harnois, & de cinq cents livres d'amende pour la premiere fois, & de punition corporelle en cas de récidive.

VI. Défendons à tous marchands, chaſſe-marées, marayeurs, poiſſonniers, vendeurs, regrattiers de poiſſon, & à tous autres, enſemble à tous receveurs, commis & autres chargés de la vente du poiſſon forain & étranger, d'acheter ni d'expoſer en vente le poiſſon nommé *blanche* ou *blacquet*, ni aucun frai de poiſſon; à peine de ſaiſie & confiſcation, & de cinquante livres d'amende pour la premiere fois, & de punition corporelle, en cas de récidive.

VII. Déclarons les peres, meres & chefs des familles, reſponſables des amendes encourues par leurs enfans & autres qui demeureront encore avec eux; & les maîtres, de celles auxquelles leurs valets & domeſtiques auront été condamnés, pour contravention aux préſentes.

VIII. Dans le cas où la peine des galeres eſt ordonnée contre les hommes, la peine du fouet & du banniſſement, à temps ou à perpétuité, ſera ordonnée contre les femmes, les filles & les veuves, ſuivant la qualité du délit.

IX. Déclarons comprendre, ſous le nom de *frai de poiſſon*, tous les petits poiſſons nouvellement éclos, & qui n'auront pas trois pouces de longueur au moins entre l'œil & la queue: permettons néanmoins aux pêcheurs & à tous autres de défouir des ſables qui reſtent à ſec de baſſe-mer les poiſſons qui s'enſablent pour ſervir d'appât à leurs pêches, tels que ſont les éguilles, équilles, lançons & autres poiſſons de ſemblable eſpece.

X. Ordonnons aux Officiers des Amirautés, chacun dans leur reſſort, de veiller exactement à ce qu'il ne ſoit point pêché du poiſſon nommé *blanche* ou *blacquet*, ni aucun frai de poiſſon; qu'il n'en ſoit point auſſi débarqué ſur les greves, quais, ports & havres; & ſeront les délinquans pourſuivis, à la requête & diligence de notre Procureur à leur Siege.

XI. Enjoignons à nos Procureurs, dans les Amirautés, de donner avis aux Officiers des Claſſes des maîtres qui, pour contravention aux Préſentes, ſeront déclarés déchus de leur qualité de maître; &, ſur ledit avis, voulons que leſdits Officiers des Claſſes les raient du regiſtre

des maîtres, les portent ſur celui des matelots, & les commandent en cette qualité pour ſervir ſur nos vaiſſeaux.

XII. Ordonnons à tous les Officiers chargés de la police, dans les Villes de notre Royaume, d'empêcher la vente & le tranſport du poiſſon nommé *blanche* ou *blacquet*, & du frai de poiſſon, dans les lieux & endroits qui ſont de leur compétence, & ſeront les délinquans pourſuivis à la requête & diligence de notre Procureur à leur Siege.

XIII. Leur enjoignons d'informer notre Procureur du Siege de l'Amirauté dans laquelle ledit poiſſon nommé *blanche* ou *blacquet*, où le frai de poiſſon aura été pêché, du nom des pêcheurs qui l'auront vendu auxdits marchands, chaſſe-marées, marayeurs, poiſſonniers, vendeurs & regrattiers de poiſſon.

XIV. Les Sentences qui interviendront contre les délinquans ſeront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobſtant l'appel, & ſans préjudice d'icelui, juſqu'à concurrence de trois cents livres, ſans qu'il puiſſe être accordé de défenſes, même lorſque l'amende ſera plus forte que juſqu'à concurrence de ce qui excédera ladite ſomme de trois cents livres.

XV. Ceux qui appelleront deſdites Sentences ſeront tenus de faire ſtatuer ſur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui; ſinon & à faute de ce faire, ledit temps paſſé, ladite Sentence ſortira ſon plein & entier effet, & l'amende ſera diſtribuée conformément à ladite Sentence, & le dépoſitaire d'icelle bien & valablement déchargé. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conſeillers les Gens tenant nos Cours de Parlement, que ces Préſentes ils faſſent lire, publier & regiſtrer, & le contenu en icelles garder & obſerver ſelon leur forme & teneur, nonobſtant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens, Clameur de Haro, Charte Normande, & autres choſes à ce contraires, auxquelles Nous avons dérogé & dérogeons par ceſdites Préſentes: voulons qu'aux copies d'icelles, collationnées par l'un de nos amés & féaux Conſeillers Secretaires, foi ſoit ajoutée comme à l'original: Car tel eſt notre plaiſir; en témoin de quoi Nous avons fait mettre notre Scel à ceſdites Préſentes. Donnée à Verſailles, le vingt-quatrieme jour de Décembre, l'an de grace mil ſept cent vingt-ſix, & de notre regne le douzieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, PHELYPEAUX.

Vu au Conſeil, LE PELETIER. Et ſcellée du grand ſceau de cire jaune.

Regiſtré, ouï & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutée ſelon ſa forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Bailliages, Sénéchauſſées & Sieges des Amirautés du reſſort, pour y être lues, publiées & regiſtrées. Enjoint aux Subſtituts du Procureur-Général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans le mois, ſuivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le vingt-neuf Janvier mil ſept cent vingt-ſept.

Signé, *YSABEAU.*

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

QUI permet l'uſage des Bateaux, nommés Acons, *aux poſſeſſeurs des Bouchots établis ſur les côtes d'Eſnandes & de Charon, Amirauté de la Rochelle.*

Du 11 Janvier 1727.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

SUR ce qui a été repréſenté au Roi étant en ſon Conſeil, qu'il eſt abſolument néceſſaire que les poſſeſſeurs des pêcheries nommées *bouchots*, établies ſur les côtes des paroiſſes d'Eſnandes & de Charon, Amirauté de la Rochelle, ſe ſervent de bateaux nommés *acons*, dans leſquels un homme ſeul s'embarque, & qu'il fait couler ſur la vaſe, ayant un pied dedans le bateau, & l'autre dehors, pour aller chercher le poiſſon qui ſe trouve arrêté dans les filets & engins qui ſont tendus à l'ouverture deſdits bouchots, & prendre les moules

qui se nourrissent & multiplient sur les pieux & clayonnages d'iceux ; quoique lesdits bateaux ne soient composés que de trois planches sans quilles, mâts, voiles ni gouvernail, & du genre de ceux défendus par la Déclaration du 23 Avril dernier : qu'il est impossible de communiquer auxdits bouchots d'une autre maniere, attendu que toute la côte est couverte d'une vase molle, sur laquelle il n'est pas possible de marcher ; & que, si Sa Majesté n'a la bonté de permettre l'usage desdits bateaux aux possesseurs desdits bouchots, ils seront forcés d'abandonner la pêche qu'ils ont pratiqué jusqu'à présent. A quoi Sa Majesté ayant égard, vu ladite Déclaration du 23 Avril dernier : oui le rapport & tout considéré, Sa Majesté étant en son Conseil, a ordonné & ordonne que, nonobstant les dispositions portées par ladite Déclaration du 23 Avril dernier, les possesseurs des pêcheries nommées *bouchots*, établies sur les côtes des paroisses d'Esnandes & de Charon, pourront faire usage des bateaux nommés *acons*, pour aller chercher le poisson qui se trouvera arrêté dans les filets & engins qui sont tendus à l'ouverture desdits bouchots, & pour aller prendre les moules attachées aux pieux & clayonnages d'iceux ; ensorte cependant qu'il ne subsistera qu'un seul bateau pour le service de chacune desdites pêcheries : leur défend Sa Majesté de s'en servir pour faire aucune autre pêche ; à peine de saisie & de confiscation desdits bateaux, & de cinquante livres d'amende pour la premiere fois, & de pareille amende & confiscation, en cas de récidive ; en outre, de ne pouvoir plus faire usage du bateau nommé *acon*. Veut, au surplus, Sa Majesté, que la Déclaration du 23 Avril dernier, soit exécutée selon sa forme & teneur ; &, en conséquence, fait défenses à toutes personnes, autres que les possesseurs des bouchots, d'avoir des bateaux sans quilles, mâts, voiles ni gouvernail,

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera regiſtré au Greffe de l'Amirauté de la Rochelle. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Marly le onzieme Janvier mil sept cent vingt-sept. *Signé*, PHELYPEAUX.

DÉCLARATION DU ROI,

CONCERNANT les Pêches à pied & Tentes à basse eau sur les côtes des provinces de Flandres, Pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie.

Donnée à Versailles le 18 Mars 1726.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE : A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, SALUT. Nous avons, par notre Déclaration du 23 Avril dernier, interdit l'usage des filets & instrumens traînans ; & par celle du 24 Décembre aussi dernier, Nous avons défendu la pêche, le transport & la vente du frai de poisson de mer ; Nous n'avons rendu ces Déclarations que pour conserver le frai du poisson, & le poisson du premier âge, à l'effet de procurer l'abondance du poisson de mer, & de rendre les côtes de notre Royaume aussi poissonneuses, qu'elles l'étoient par le passé ; mais, comme il pourroit être commis des abus par rapport aux pêches permises à la côte, qui détruiroient le frai du poisson, & le poisson du premier âge, Nous avons résolu de régler la forme dans laquelle elles pourront être faites, la grandeur des mailles des filets qui y seroient employés, & la maniere dont ils seront établis. A ces causes & autres à ce Nous mouvans, de l'avis de notre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, Nous, en interprétant, en tant que de besoin, l'Ordonnance du mois d'Août 1681, avons dit, déclaré & ordonné ; disons, déclarons & ordonnons, voulons & Nous plaît, que la pêche sur les bords de la mer soit & demeure libre & commune à tous nos Sujets qui pourront la faire & pratiquer avec les rets, filets, engins & instrumens permis par ces Présentes ; &, en conséquence, leur permettons de faire à la côte, dans les baies, & aux embouchures des rivieres, les pêcheries dont la police sera ci-après réglée, même d'y pratiquer les nouvelles pêcheries qu'ils pourroient inventer, pourvu qu'ils se conforment, pour celles dont les filets seront montés sur des pieux, piquets ou piochons, à la police qui sera réglée pour les bas parcs ; &, pour celles qui seront pratiquées

avec des filets flottés, à la police qui sera réglée par les tentes de basse eau ; le tout à peine, contre les contrevenans, de confiscation des rets, filets, engins, instrumens, pieux, piquets ou piochons, & de vingt-cinq livres d'amende pour la premiere fois, de pareille confiscation, & de cinquante livres d'amende, en cas de récidive.

TITRE PREMIER.

Des Hauts Parcs.

ARTICLE PREMIER.

Les mailles des filets servant aux pêcheries nommés *hauts parcs* ou *étangs*, *étates*, *hautes pentieres*, *hauts étaliers*, *palis*, *marsaiques* & *harenguieres*, seront d'un pouce ou de neuf lignes en quarré ; & le filet sera tendu en telle sorte, que le bas ne touche point aux sables, & qu'il en soit éloigné de trois pouces au moins.

II. Les perches sur lesquelles les filets desdites pêcheries seront tendus, auront au plus quinze pieds de hauteur hors des sables, seront éloignées, les unes des autres de huit pieds au moins, & plantées, en droite ligne, d'un bout à terre, & de l'autre, à la mer : permettons néanmoins aux pêcheurs de faire, à l'extrêmité de la ligne du côté de la mer, une espece de demi-enceinte ou crochet, qui sera formée avec de pareilles perches, & garnie d'un semblable filet.

III. Ordonnons à tous ceux qui pratiqueront lesdites pêcheries, de les éloigner, les unes des autres, de six brasses au moins.

IV. Les rets entre roches, taversis & muletieres, seront censés du genre des hauts parcs ; &, comme tels, Nous permettons à ceux qui les voudront pratiquer, de les former avec des perches de quinze pieds de haut, & des filets ayant les mailles d'un pouce ou neuf lignes au moins en quarré, à condition de se conformer, pour le surplus, à la police établie pour les hauts parcs.

V. Faisons défenses aux pêcheurs & à tous autres de se servir des filets des hauts parcs pour garnir aucune autre pêcherie que ce soit.

VI. Les dispositions, contenues aux articles du présent titre, seront exécutées ; à peine, contre les contrevenans, de confiscation des filets, & des perches sur lesquelles ils seront tendus, & de vingt cinq livres d'amende pour la premiere fois ; de pareille confiscation, & de cinquante livres d'amende, en cas de récidive.

VII. Déclarons ne permettre les pêcheries, contenues au présent titre, avec les filets y mentionnés, dont les mailles sont au-dessous de deux pouces en quarré, que parce qu'il ne s'y peut prendre que des poissons passagers à la côte, tels que sont les harengs, celans, sardines, maqueraux, sansonnets, roblots, bars, mulets, lieux, colins & surmulets qui se maillent dans lesdits filets.

TITRE II.

Des Bas Parcs.

ARTICLE PREMIER.

Les filets servant aux pêcheries nommés *bas parcs* ou *tournées*, *fourées*, *fouresses*, *courtines*, *bas étaliers* & *venets*, auront les mailles de deux pouces au moins en quarré, & ils seront attachés à des pieux, piquets ou piochons, plantés, à cet effet, dans les sables sur lesquels le filet sera tendu, sans qu'il y puisse être enfoui.

II. Les pieux, piquets ou piochons, qui formeront lesdites pêcheries auront au plus quatre pieds de hauteur hors des sables, ils pourront être plantés en équerre, fer à cheval, demi-cercle ou crochet, & seront éloignés, les uns des autres, d'une brasse au moins.

III. L'ouverture ou embouchure des pêcheries qui seront formées en équerre, fer à cheval, & en demi-cercle, ne pourra être que de cinquante brasses au plus.

IV. Lesdites pêcheries, formées en équerre, ne pourront avoir les ailes, pannes, bras ou côtés, que de cinquante brasses de long ; & celles formées en fer à cheval, & en demi-cercle ou crochet, ne pourront avoir que cent brasses de contour ; ensorte que, pour la garniture de chacune desdites pêcheries, il ne puisse être employé que cent brasses de filets.

V. Ordonnons aux pêcheurs, & à tous autres qui planteront les pieux, piquets ou piochons de leurs pêcheries en forme d'équerre, de les placer en ligne droite, pour ne former qu'un seul angle dans le fond de la pêcherie.

VI. Lesdites pêcheries ne pourront être établies qu'à la distance de vingt brasses les unes des autres ; il pourra néanmoins en être placé d'autres au-dessus & au-dessous des pêcheries déjà établies, pourvu qu'elles soient sur la même ligne, allant de la côte à la mer, & à la distance de dix brasses, au moins de l'angle ou du fond de la pêcherie qui en sera la plus proche.

VII. Toutes lesdites pêcheries, soit qu'elles soient placées les unes au-dessus des autres, ou qu'elles le soient à côté, seront censées du genre des bas parcs, & comme telles, ne pourront être montées que d'un filet ayant les mailles de deux

deux pouces en quarré qui ne pourra être enfoui dans le sable.

VIII. Il pourra être mis au fond desdites pêcheries, des guideaux, benâtres, verveux & autres instrumens dénommés au titre V des Présentes, pourvu qu'ils soient faits dans la forme qui y sera prescrite.

IX. Les dispositions contenues aux articles du présent titre, seront exécutées, à peine, contre les contrevenans, de confiscation des filets & des pieux, piquets ou piochons sur lesquels ils seront tendus, & de vingt-cinq livres d'amende pour la premiere fois, de pareille confiscation, & de cinquante liv. d'amende, en cas de récidive.

TITRE III.

Des Parcs de Filets couverts & non couverts.

ARTICLE PREMIER.

Les rets servant à la pêcherie des parcs de filets, soit couverts ou non couverts, qui sont aussi connus sous le nom de *perd-temps*, auront les mailles de la chasse, de l'enceinte & de la couverture, de deux pouces, au moins, en quarré.

II. Ils seront attachés sur des pieux, piquets ou piochons, qui ne pourront être élevés que de quatre pieds au-dessus des sables, & seront tendus de maniere que le bas n'y soit point enfoui.

III. Les pieux, piquets ou piochons, tant de l'enceinte que de la chasse du parc, seront éloignés, d'une brasse au moins, les uns des autres.

IV. La longueur de la chasse, qui aboutit à l'embouchure du parc, ne pourra être que de trente brasses au plus.

V. Les dispositions, contenues aux articles du présent titre, seront exécutées, à peine, contre les contrevenans, de confiscation des filets & des pieux, piquets ou piochons, sur lesquels ils seront tendus, & de vingt-cinq livres d'amende pour la premiere fois, de pareille confiscation, & de cinquante liv. d'amende, en cas de récidive.

TITRE IV.

Des Ravoirs.

ARTICLE PREMIER.

Les filets servant aux pêcheries nommées *ravoirs simples* ou *rets entre l'eau*, auront les mailles de deux pouces au moins en quarré; & ceux, servant aux ravoirs ou rets entre l'eau tramaillés, auront les mailles de la toile, nape, flue ou ret du milieu, de deux pouces aussi en quarré au moins; & celles des tramaux ou hameaux qui sont des deux côtés, seront de neuf pouces au moins en quarré.

II. Lesdits filets seront attachés à des pieux, piquets ou piochons; & ils y seront tendus, de maniere que le bas, qui sera retroussé, soit éloigné du sable de six pouces au moins.

III. Les pieux, piquets ou piochons, qui formeront lesdites pêcheries, auront au plus quatre pieds de hauteur hors des sables; ils seront éloignés, d'une brasse au moins, les uns des autres, & plantés en droite ligne.

IV. Chacune desdites pêcheries sera éloignée, l'une de l'autre, de dix brasses au moins.

V. Les dispositions, contenues aux articles du présent titre, seront exécutées, à peine, contre les contrevenans, de confiscation des filets & des pieux, piquets ou piochons, sur lesquels ils seront tendus, & de vingt-cinq livres d'amende pour la premiere fois, de pareille confiscation, & de cinquante livres d'amende, en cas de récidive.

TITRE V.

De la Pêcherie nommée Guideaux à bas étaliers, *& de celles nommées* Benâtres & Verveux, *& autres Pêcheries non flottées, montées sur piquets.*

ARTICLE PREMIER.

Les filets qui serviront aux pêcheries nommées *guideaux à bas étaliers* & *guideaux volans*; aux benâtres volans, bâches, chausses, sacs, gonnes, tonnes & nasses; aux verveux, clirets, entonnoirs & tonnelles volans; & aux autres pêcheries non flottées, montées sur piquets, auront les mailles de deux pouces en quarré au moins.

II. Les filets qui serviront à la pêcherie des guideaux à bas étaliers ou guideaux volans, seront faits en forme de chausse, & seront posés entre deux pieux, piquets ou piochons, qui ne pourront être élevés de plus de quatre pieds au-dessus des sables; & il sera observé une distance, d'une brasse au plus, de l'un à l'autre pieu, piquet ou piochon.

III. Les filets qui formeront la pêcherie des benâtres volans, bâches, chausses, sacs, gonnes, tonnes & nasses, seront faits dans la même forme que ceux des guideaux à bas étaliers, & attachés à un chassis ou carrure de bois, qui sera pareillement posé entre deux pieux, piquets ou

piochons, éloignés d'une braffe au plus, l'un de l'autre, & qui ne pourront auffi être élevés plus de quatre pieds au-deffus des fables.

IV. Les filets qui ferviront à la pêcherie des verveux, clirets, entonnoirs & tonnelles volans, feront faits en forme d'entonnoir, dont l'entrée fera amarrée fur un demi-cercle de bois, qui fera arrêté par une traverfe de corde; & le refte du filet fera tenu ouvert par plufieurs cercles de bois, qui feront éloignés, de deux pieds au moins, les uns des autres: lefdits filets, ainfi formés, feront pofés entre deux pieux, piquets ou piochons, qui ne pourront auffi être élevés de plus de quatre pieds au-deffus des fables, & qui feront éloignés, l'un de l'autre, de deux braffes au plus.

V. Les pêcheries, ci-deffus nommées, ne pourront être que de dix braffes de long au plus; il en pourra être établi d'autres au-deffus & au-deffous, pourvu qu'elles foient éloignées, les unes des autres, de quinze braffes au moins.

VI. Les filets & inftrumens, fervant aux pêcheries mentionnées au préfent titre, pourront être placés à l'ouverture ou égoûts des bouchots ou parcs de clayonnage, depuis le premier Octobre jufqu'au dernier Avril.

VII. Lefdits filets & inftrumens pourront auffi être placés au fond des bas parcs, pendant toute l'année.

VIII. Les difpofitions, contenues aux articles du préfent titre, feront exécutées, à peine, contre les contrevenans, de confifcation des filets & inftrumens, & des pieux, piquets ou piochons, fur lefquels ils feront tendus, & de vingt-cinq livres d'amende pour la premiere fois, de pareille confifcation, & de cinquante liv. d'amende, en cas de récidive.

IX. Les pêcheurs & tous autres qui voudront pratiquer les autres pêcheries non flottées, montées fur pieux, piquets ou piochons, connus fous tel nom & dénomination que ce puiffe être, feront tenus d'obferver la police réglée par le préfent titre pour la maille des filets, la hauteur des pieux, piquets ou piochons, leur éloignement de l'un à l'autre, & la diftance de chaque pêcherie, fous les peines y portées.

TITRE VI

Des Havenets.

ARTICLE PREMIER.

Les mailles des rets qui formeront les facs des havenets, connus auffi fous les noms de *havets*, *havaux*, *bichettes*, *grands favenelles* & *fanonceaux*, feront de quinze lignes au moins en quarré; à peine de confifcation des rets & filets, & de vingt-cinq livres d'amende pour la premiere fois, de pareille confifcation, & de cinquante livres d'amende, en cas de récidive.

II. Lefdits filets feront montés fur deux perches croifées, qui auront chacune douze à quinze pieds de long, & qui feront tenues ouvertes par une traverfe de bois, qui fera placée proche l'endroit où lefdites perches feront croifées: l'ouverture du filet ne pourra avoir que quinze pieds de large au plus; & la corde qui fera mife au bout defdites deux perches, pour foutenir ledit filet, ne pourra être chargée que d'un quarteron de plomb par braffe: le tout à peine de pareilles amendes & confifcations.

III. Faifons défenfes, fous les mêmes peines, à ceux qui fe ferviront dudit inftrument, de le pouffer ni traîner devant eux fur les fonds où ils feront la pêche.

TITRE VII.

Du Bouteux ou bout de Quieure, & autres inftrumens qui fervent pour la Pêche des Chevrettes & Salicots.

ARTICLE PREMIER.

Le ret qui formera le fac du bouteux ou bout de quieure, connu auffi fous les noms de *buhautier*, *faunets*, *faures*, *lanets*, *paniers*, *ruches*, *ruchers*, *chapeau à fauterelles* & *grenadiers*, aura la maille de fix lignes au moins en quarré.

II. Il fera attaché fur une fourche ou fur un cercle, fans qu'il puiffe y être mis, au lieu de filet, de la toile ou fac à tamis, fous prétexte de prendre des puces & des fauterelles de mer.

III. La traverfe de cet inftrument fera formée d'un baton rond, ou d'une corde, qui ne pourra être chargée que d'un quarteron de plomb au plus.

IV. Les pêcheurs & tous autres ne pourront fe fervir dudit inftrument pour faire la pêche, pendant les mois de Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet & Août.

V. Les articles ci-deffus feront exécutés, à peine, contre les contrevenans, de confifcation des filets & inftrumens, & de vingt-cinq livres d'amende pour la premiere fois, de pareille confifcation, & de punition corporelle, en cas de récidive.

VI. Sera néanmoins permis aux pêcheurs & à tous autres de faire la pêche des chevrettes & falicots, pendant toute l'année, avec la chau-

diere & autres inſtrumens ſédentaires ſur les fonds & entre les roches, pourvu que les mailles des filets, qui ſeront attachés auxdits inſtrumens, aient au moins ſix lignes en quarré; à peine, contre les contrevenans, de confiſcation des filets & inſtrumens, & de vingt-cinq livres d'amende pour la premiere fois, de pareille confiſcation, & de cinquante livres d'amende, en cas de récidive.

VII. Leur permettons auſſi de ſe ſervir de claies, paniers, bouraques, naſſes, caziers, & autres ſemblables engins formés d'oſier à jour, pour faire la pêche de crabes, homards, rocailles & poiſſons à croute; à condition que les verges ſeront éloignées, les unes des autres, de douze lignes au moins; à peine, contre les contrevenans, de pareilles amendes & confiſcations.

TITRE VIII.

Du Carreau.

ARTICLE PREMIER.

Le filet du carreau, connu auſſi ſous les noms de *hunier* & *échiquier*, aura les mailles de ſix lignes en quarré au moins; à peine de confiſcation, & de vingt-cinq livres d'amende pour la premiere fois, de pareille confiſcation, & de punition corporelle, en cas de récidive.

II. Faiſons défenſes, ſous les mêmes peines, aux pêcheurs & à tous autres, de faire la pêche avec ledit filet, pendant les mois de Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août & Septembre.

TITRE IX.

Des Rets & Filets flottées, & Tentes à la baſſe eau.

ARTICLE PREMIER.

Pourront être tendus, à la côte à la baſſe eau, les filets nommés *folles*, *demi-folles*, *grandes* & *petites canieres*, *grandes & petites pentieres*, *grands* & *petits rieux*, *cibaudieres*, *ſix doigts*, *mailles royales*, *leſques*, *bretellieres*, *hauſſieres*, *flues*, *flottées*, *muletieres*, *rets à crocs*, *rets entre roches*, *traverſis*, *maqeureaulieres*, *trameaux*, & tous autres rets de pied flottés, pourvu que la maille ſoit de la grandeur ci-après preſcrite.

II. Les mailles des folles auront cinq pouces en quarré au moins; & celles des demi-folles, grandes canieres, grandes pentieres, & grands rieux, auront au moins trois pouces en quarré.

III. Les mailles des petites canieres, petites pentieres, petits rieux, cibaudieres, ſix doigts, mailles royales, leſques, bretellieres, hauſſieres, flues, flottées, muletieres, rets à croc, rets entre roches, traverſis, maquereaulieres, trameaux, & tous autres rets de pied flottés qui ſe tendent ſur les ſables & greves, connus ſous tels noms & dénominations que ce puiſſe être, auront au moins deux pouces en quarré.

IV. Les trameaux ſédentaires & toutes autres eſpeces de rets tramaillés auront les mailles de la toile, nape, flue, feuillure ou ret du milieu, de deux pouces au moins en quarré; les mailles des trameaux ou hameaux, des deux côtés, ſeront de neuf pouces, auſſi en quarré; & le bas dudit filet ne pourra être garni que de pierres ou de torques de pailles.

V. Les articles, contenus au préſent titre, ſeront exécutés à peine, contre les contrevenans, de confiſcation, & de vingt-cinq livres d'amende pour la premiere fois; de pareille confiſcation, & de cinquante liv. d'amende, en cas de récidive.

TITRE X.

De la Police commune à toutes les Pêches à pied, & Tentes à la baſſe eau.

ARTICLE PREMIER.

Faiſons défenſes à tous ceux qui feront la pêche à la côte avec des rets, filets, engins & inſtrumens montés ſur perches, piquets, pieux ou piochons, de les tendre dans le paſſage ordinaire des vaiſſeaux, ni à deux cents braſſes près; à peine de ſaiſie & confiſcation des rets, filets, engins, inſtrumens, perches, piquets, pieux ou piochons; de cinquante livres d'amende, & de réparations des pertes & dommages que ces pêcheries auront cauſés.

II. Faiſons pareillement défenſes à toutes perſonnes de traîner à la côte, dans les baies & aux embouchures des rivieres aucuns des filets & inſtrumens dénommés dans les préſentes, ni aucun autre, ſous quelque dénomination que ce ſoit, & pour quelque cauſe & ſous quelque prétexte que ce puiſſe être, à peine de confiſcation des filets & inſtrumens, & de cent livres d'amende pour la premiere fois, de pareille confiſcation, & de trois ans de galeres, en cas de récidive.

III. Défendons auſſi à toutes perſonnes, ſous les mêmes peines, de ſe ſervir, pour battre l'eau, piquer & brouiller les fonds, de perches ferrées & pointues, de cablieres, pierres, boulets, chaînes de fer & tous autres inſtrumens.

IV. Défendons pareillement à toutes perſonnes de faire à la baſſe eau, ſoit à pied ou à cheval, la pêche avec des herſes, rateaux &

autres ſemblables engins & inſtrumens qui grattent & brouillent les fonds ; à peine de confiſcation des chevaux, harnois & inſtrumens, & de cent livres d'amende pour la premiere fois ; de pareille confiſcation, & de trois ans de galeres, en cas de récidive.

V. Il y aura toujours, au Greffe de chaque Siege d'Amirauté, un modele des mailles de chaque eſpece de filets dont les pêcheurs de pied, riverains & tendeurs de baſſe eau demeurant dans l'étendue de la Juriſdiction, ſe ſerviront, pour faire la pêche à la côte, dans les baies, & aux embouchures des rivieres : enjoignons à nos Procureurs des Amirautés de tenir ſoigneuſement la main à l'exécution du préſent article, à peine de répondre des contraventions en leur nom.

VI. Les pêcheurs & tous autres qui auront des filets pour les pêcheries dénommées dans les préſentes, dont les mailles ne ſeront pas de la proportion qui y eſt marquée, ſeront tenus de les démontrer & de les employer à d'autres uſages, dans le terme d'un mois du jour de l'enrégiſtrement deſdites préſentes au Siege de l'Amirauté de leur reſſort, à peine, après ledit temps paſſé, de cent livres d'amende & de confiſcation deſdits filets, que Nous ordonnons être brûlés publiquement.

VII. Défendons aux marchands fabricateurs de rèts & filets, & à tous autres, de faire ou fabriquer, vendre ou garder chez eux aucuns filets propres pour leſdites pêcheries, dont les mailles ſeront d'un calibre moindre qu'il n'eſt porté par les préſentes ; à peine de confiſcation d'iceux, & de trois cents livres d'amende, le tiers applicable au dénonciateur.

VIII. Enjoignons aux Officiers de l'Amirauté, chacun dans leur reſſort, de faire, un mois après l'enrégiſtrement des Préſentes, une exacte perquiſition de tous les filets propres pour les pêcheries de pied & tentes de baſſe eau, dont les mailles ne ſeront pas de la proportion réglée par ces préſentes, tant dans les maiſons des pêcheurs que dans celles des autres riverains de la mer, privilégiés & non privilégiés, qui pourront être ſoupçonnés d'avoir des filets défendus, & d'en dreſſer des procès-verbaux qu'ils Nous enverront quinzaine après la confection d'iceux.

IX. Voulons que leſdits Officiers de l'Amirauté, chacun dans leur reſſort, faſſent, dans les mois de Mars & de Septembre de chacune année, à peine d'interdiction de leurs charges, une viſite exacte des rets, filets, engins & inſtrumens des pêcheurs de leur diſtrict ; enſemble des pêcheries excluſives, & de celles qui ſont libres & permiſes par ces Préſentes, à l'effet de faire exécuter les diſpoſitions portées par ceſdites préſentes, par notre Déclaration du vingt-trois Avril dernier, & par les Ordonnances des Rois nos prédéceſſeurs.

X. Voulons auſſi qu'ils faſſent en même temps viſite & perquiſition chez tous les riverains de la mer, privilégiés ou non privilégiés, qui pourront être ſoupçonnés d'avoir des filets défendus ; & que, de chaque viſite qu'ils feront, ils dreſſent des procès-verbaux, qu'ils Nous enverront quinzaine après la confection d'iceux, à l'effet de quoi Nous les avons diſpenſés & diſpenſons des quatre viſites auxquelles ils étoient tenus, par chaque année, par l'article XXIV de notre Déclaration du vingt-trois Avril dernier.

XI. Ordonnons aux Officiers des Claſſes, lorſqu'ils feront la revue des gens de mer dans les paroiſſes de leur quartiers, de faire en même temps la viſite des pêcheries excluſives, & de celles qui ſont libres & permiſes par ces Préſentes ; enſemble des rets, filets, engins & inſtrumens des riverains, pêcheurs de pied & tendeurs de baſſe eau ; &, s'il s'en trouve d'abuſifs & défendus par nos Ordonnances & par ces Préſentes, d'en donner avis à notre Procureur au Siege de l'Amirauté du reſſort, pour pourſuivre les délinquans.

XII. Faiſons défenſes aux Seigneurs des fiefs voiſins de la mer, & à tous autres, de lever aucun droit, en deniers ou en eſpeces, ſur les pêcheries de pied & tentes de baſſe eau, & de s'attribuer aucune étendue de côtes & de greves pour y pêcher à l'excluſion d'autres, ſinon, en vertu d'aveux & dénombremens, rendus en nos Chambres des Comptes avant l'année 1544, ou de conceſſion en bonne forme, à peine de reſtitution du quadruple de ce qu'ils auront exigé, & de quinze cents livres d'amende.

XIII. Défendons, en conſéquence, aux propriétaires & fermiers des pêcheries excluſives conſervées, de troubler ni inquiéter les pêcheurs de pied, riverains, tendeurs de baſſe eau & tous autres qui tendront leurs rets, filets, engins & inſtrumens, tant flottés que non flottés à dix braſſes du fond deſdites pêcheries excluſives, à peine d'amende arbitraire, ni d'exiger deſdits pêcheurs aucune choſe, à peine de concuſſion.

XIV. Faiſons défenſes à tous Gouverneurs, Officiers & Soldats des Iſles & des Forts, Villes & Châteaux conſtruits ſur le rivage de la mer, d'apporter aucun obſtacle à la pêche dans le voiſinage de leurs places, & d'exiger des pêcheurs, argent ou poiſſon, pour la leur permettre, à peine, contre les Officiers, de perte de leurs emplois, &, contre les Soldats, de punition corporelle.

XV. Déclarons les peres, meres & chefs de

famille refponfables des amendes encourues par leurs enfans & autres, qui demeureront encore avec eux, & les maîtres, de celles auxquelles leurs valets & domeftiques auront été condamnés, pour contravention aux Préfentes.

XVI. Dans le cas où la peine des galeres eft ordonnée contre les hommes, la peine du fouet & du banniffement, à temps ou à perpétuité, fera ordonnée contre les femmes, les filles & les veuves, fuivant la qualité du délit.

TITRE XI.

Des Amendes.

ARTICLE PREMIER.

Les contraventions aux articles des Préfentes feront pourfuivies à la requête de nos Procureurs dans les Amirautés; & les Sentences qui en interviendront, contre les délinquans, feront exécutées, pour les condamnations d'amendes, nonobftant l'appel & fans préjudice d'icelui, jufqu'à concurrence de trois cents livres, fans qu'il puiffe être accordé de défenfes, même lorfque l'amende fera plus forte que jufqu'à concurrence de ce qui excédera ladite fomme de trois cents livres.

II. Ceux qui appelleront defdites Sentences, feront tenus de faire ftatuer fur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui; finon & à faute de ce faire, ledit temps paffé, ladite Sentence fortira fon plein & entier effet, & l'amende fera diftribuée conformément à ladite Sentence, & le dépofitaire d'icelle bien & valablement déchargé.

Le contenu en nofdites Préfentes fera exécuté dans nos provinces de Flandres, pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie.

Seront, au furplus, l'Ordonnance du mois d'Août 1681, concernant la pêche, & la Déclaration du 23 Avril dernier, exécutées, felon leur forme & teneur, en ce qui n'y eft dérogé par ces Préfentes.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Confeillers les Gens tenans nos Cours de Parlement, que ces préfentes ils faffent lire, publier & regiftrer, & le contenu en icelles garder & obferver felon leur forme & teneur, nonobftant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens, Clameur de Haro, Charte Normande & autres chofes à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par cefdites préfentes. Voulons qu'aux copies d'icelles, collationnées par l'un de nos amés & féaux Confeillers Secretaires, foi foit ajoutée comme à l'original. Car tel eft notre plaifir. En témoin de quoi, nous avons fait mettre notre Scel à cefdites préfentes. Donnée à Verfailles le dix-huitieme jour du mois de Mars, l'an de grace mil fept cent vingt-fept, & de notre regne le douzieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, PHELYPEAUX. Et fcellée du grand fceau de cire jaune.

Regiftrée, ouï & ce requerant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutée felon fa forme & teneur; & copies collationnées, envoyées aux Sieges des Amirautés du reffort, pour y être lues, publiées & regiftrées: Enjoint aux Subftituts du Procureur-Général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, fuivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le huit Mai mil fept cent vingt-fept.

Signé, YSABEAU.

DÉCLARATION DU ROI,

Au fujet de la pêche des Moules dans les Provinces de Flandres, pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie.

Donnée à Verfailles, le 18 Décembre 1728.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE: A tous ceux qui ces préfentes Lettres verront, SALUT. Les parcs ou réfervoirs dans lefquels les marchands & voituriers de moules dépofent celles qu'ils achetent des pêcheurs, occafionnent la plus grande partie des abus qui fe pratiquent dans la pêche des moules; ces marchands, par le moyen de ces dépôts, fe rendent les maîtres du prix de ce coquillage, qu'ils augmentent, fuivant qu'ils le jugent à propos: ils engagent le plus de monde qu'ils peuvent pour faire cette

pêche, & achetent d'eux, à l'encombrement & ſans diſtinction, toutes les moules qui en proviennent; ce qui fait que celles qui ſont en état d'être pêchées, celles qui ne le ſont point, & même le frai ſont cueillies indiſtinctement : ces moules livrées ſont miſes dans les parcs ou réſervoirs; lorſque les marchands veulent les vendre, ils ſont obligés de les detacher les unes des autres; & ils laiſſent ſur la côte, au gré des flots, celles qui, par leur petiteſſe, ne peuvent être conſommées, leſquelle conſiſtent ordinairement à plus de la moitié de celles qu'ils ont achetées; &, comme cette maniere de pêcher, qui eſt pratiquée en contravention de ce qui eſt porté par l'Ordonnance du mois d'Août 1681, a détruit pluſieurs moulieres, & en a rendu d'autres infructueuſes, Nous avons réſolu de renouveller les diſpoſitions portées par ladite Ordonnance, & d'y en ajouter de nouvelles pour conſerver à nos Sujets un coquillage dont il ſe fait un grand uſage, particuliérement ſur les côtes de la mer. A CES CAUSES & autres à ce Nous mouvans, de notre certaine ſcience, pleine puiſſance & autorité royale, Nous avons dit, déclaré & ordonné, &, par ces préſentes ſignées de notre main, diſons, déclarons & ordonnons, voulons & Nous plaît ce qui ſuit:

TITRE PREMIER.

De la pêche des Moules ſur les moulieres qui découvrent de baſſe mer.

ARTICLE PREMIER.

Les pêcheurs & tous autres ſe ſerviront, pour cueillir les moules qui ſeront en état d'être pêchées ſur les moulieres qui découvrent de baſſe mer, de couteaux de fer de deux pouces de large au plus, & qui ne pourront avoir que ſept pouces de long, y compris le manche.

II. Leur défendons de ſe ſervir d'aucun autre inſtrument, ſoit de bois ou de fer, pour faire ladite cuillette, & pour arracher les moules des roches où elles peuvent être attachées.

III. Ils ne pourront faire ladite cuillette ſans avoir ôté leurs chauſſures, excepté pendant les mois de Novembre, Décembre, Janvier, Février & Mars.

IV. Leur faiſons défenſes de cueillir des moules qui aient moins de quinze lignes de long, à la réſerve de celles qui croiſſent ſur les moulieres de Luc, Lion & d'Hermanville, Amirauté d'Oyſtreham, qui pourront être cueillies à douze lignes de longueur.

V. Leur faiſons pareillement défenſes d'arracher les moules en groſſes poignées, ni le frai des moules, & de râcler les fonds des moulieres avec couteaux ou autres inſtrumens de bois ou de fer.

VI. Les diſpoſitions contenues aux articles du préſent titre ſeront exécutées, à peine contre les contrevenans de confiſcation des moules & inſtrumens, & de vingt-cinq livres d'amende pour la premiere fois; de pareille confiſcation & de cinquante livres d'amende, en cas de récidive.

TITRE II.

De la pêche des Moules ſur les moulieres qui ne découvrent point

ARTICLE PREMIER.

Les pêcheurs & tous autres ſe ſerviront de rateaux de bois garnis de dents de fer, pour faire la pêche des moules ſur les moulieres qui ne découvrent point, leur faiſons défenſes de ſe ſervir, pour ladite pêche, d'aucun autre inſtrument.

II. Il ſera obſervé une diſtance de quinze lignes entre chacune des dents deſdits rateaux.

III. Les diſpoſitions, contenues aux articles du préſent titre, ſeront exécutées, à peine contre les contrevenans de confiſcation des moules & inſtrumens, & de vingt-cinq livres d'amende pour la premiere fois, de pareille confiſcation & de cinquante livres d'amende, en cas de récidive.

TITRE III.

De la police commune à la pêche des Moules ſur les moulieres qui découvrent de baſſe mer, & ſur celles qui ne découvrent point.

ARTICLE PREMIER.

Les pêcheurs & tous autres ne pourront dreiger dans les moulieres, à peine de confiſcation des bateaux & inſtrumens, enſemble des moules qui auront été pêchées, & de cinquante livres d'amende contre les maîtres pour la premiere fois; de pareille confiſcation de cent livres d'amende, en cas de récidive.

II. Il ne pourra être fait aucun dépôt de moules dans des réſervoirs ou parcs, à peine de confiſcation des moules, & de trois cents liv. d'amende contre ceux à qui leſdites moules appartiendront, & moitié de l'amende, ainſi que de la confiſcation, appartiendra au dénonciateur.

III. Faiſons défenſes à toutes perſonnes de jetter ſur les moulieres aucunes immondices, de quelque nature qu'elles puiſſent être, ni le leſt des vaiſſeaux, à peine de trois cents livres d'a-

mende, dont moitié appartiendra au dénonciateur.

IV. Donnons pouvoir aux Officiers des Amirautés dans le ressort desquels il se trouvera des moulieres en partie détruites, d'interdire la pêche sur lesdites moulieres pendant le temps, & dans les saisons qu'ils estimeront convenables pour parvenir à les rétablir.

V. Leur donnons aussi pouvoir d'interdire la pêche des moules sur les moulieres nouvellement découvertes, ou qui pourront l'être dans la suite, pendant le temps & dans les saisons qu'ils estimeront nécessaires pour que les moules puissent se former & acquérir leur grosseur naturelle.

VI. Voulons que les moules qui auront été pêchées dans les temps défendus par les Officiers des Amirautés, soient confisquées, & que ceux qui les auront pêchées soient condamnés à vingt-cinq livres d'amende pour la premiere fois, &, en cas de récidive, à cinquante livres d'amende.

TITRE IV.

Des Amendes

ARTICLE PREMIER.

Les contraventions aux articles des présentes seront poursuivies à la requête de nos Procureurs dans les Amirautés, & les Sentences qui interviendront contre les délinquans seront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobstant l'appel, & sans préjudice d'icelui, sans qu'il puisse être accordé de défenses.

II. Ceux qui appelleront desdites Sentences seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui; sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, lesdites Sentences sortiront leur plein & entier effet; & les amendes seront distribuées conformément auxdites Sentences, & les dépositaires d'icelles bien & valablement déchargés.

III. Déclarons les peres, meres & chefs de familles, responsables des amendes encourues par leurs enfans & autres qui demeureront encore avec eux; & les maîtres, de celles auxquelles leurs valets & domestiques auront été condamnés pour contravention aux presentes.

Le contenu en nosdites présentes sera exécuté dans nos Provinces de Flandres, pays conquis & reconquis, Boulonnois, Picardie & Normandie.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les Gens tenant nos Cours de Parlement, que ces Présentes ils fassent lire, publier & registrer; & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens, Clameur de Haro, Charte Normande, & autres choses à ce contraires, auxquelles Nous avons dérogé & dérogeons par cesdites Présentes : voulons qu'aux copies d'icelles, collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers Secrétaires, foi soit ajoutée, comme à l'original : Car tel est notre plaisir; en témoin de quoi Nous avons fait mettre notre Scel à cesdites Présentes. Donnée à Versailles, le dix-huitieme jour du mois de Décembre, l'an de grace mil sept cent vingt-huit, & de notre regne le quatorzieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, Par le Roi, PHELIPPEAUX. Et scellé du grand sceau de cire jaune.

Registrée, ouï & ce requérant le Procureur-général du Roi, pour être exécutée selon sa forme & teneur; & copies collationnées envoyées aux Sieges des Amirautés du ressort, pour y être lues, publiées & registrées : Enjoint aux Substituts du Procureur-général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans le mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le cinq Février mil sept cent vingt-neuf.

Signé, *DUFRANC.*



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT
DU ROI,

Concernant les Parcs & Pêcheries, situés sur les greves de l'Amirauté des Sables d'Olonne; qui ordonne la destruction de toutes les écluses ou parcs de pierres, & qui conserve la faculté d'avoir des Bouchots, aux Seigneurs Evêque de Luçon, & Baron de Champagné, sur les côtes de leurs Seigneuries.

Du 2 Mai 1739.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

VU par le Roi, étant en son Conseil, l'Arrêt rendu en icelui le 22 Mai 1732, par lequel Sa Majesté a ordonné, pour procurer l'abondance du poisson de mer, & empêcher la destruction du frai & du poisson du premier âge, que les articles LXXXIV & LXXXV de l'Ordonnance du mois de Mars 1584, & ceux du livre V du titre III de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, seront exécutées selon leur forme & teneur; qu'en conséquence, tous les parcs dans lesquels il entreroit bois ou pierres, & toutes pêcheries exclusives, comme bouchots, écluses & autres, connues sous tels noms & dénominations que ce puisse être, situées sur les côtes de la province de Poitou & Isles adjacentes, seroient démolies, à la réserve de ceux dont l'existence ou la propriété sera justifiée, conformément à ce qui est prescrit par ladite Ordonnance de 1681; & que tous ceux qui prétendroient avoir droit de parcs, bouchots, écluses & autres pêcheries exclusives, connues sous tels noms & dénominations que ce puisse être, sur lesdites côtes de la province de Poitou & Isles adjacentes, seroient tenus d'en représenter les titres dans l'espace de trois mois du jour de la publication dudit Arrêt dans le lieu où est situé le Siege de l'Amirauté de ladite province, pardevant le sieur le Nain, Intendant de la Généralité de Poitiers; pour, par lui, dresser des procès-verbaux desdits titres, lesquels il envertoit avec son avis, pour, sur le tout, être ordonné, par Sa Majesté, ce qu'il appartiendroit; & que, faute par lesdits propriétaires d'y satisfaire pendant ledit temps, ils seroient évincés de la propriété desdits parcs, bouchots, écluses & autres pêcheries exclusives: les certificats de la publication qui a été faite dudit Arrêt, dans le ressort de l'Amirauté des Sables d'Olonne, en date des 12, 13 & 30 Juillet 1732. L'Arrêt du Conseil du 10 Décembre de ladite année 1732, par laquelle Sa Majesté a maintenu le sieur Evêque de Luçon, en conséquence des titres par lui représentés audit sieur Intendant, dans le droit de construire des bouchots, de tendre des courtines & preschoirs, & dans celui de permettre de construire & d'établir lesdites pêcheries, en lui payant cens ou rentes; & ce, seulement sur l'espace de côtes qu'il y a entre le vieux & le nouveau canal de Luçon, qui compose un terrein d'environ quinze cents toises, de six pieds chacune; & qu'il est borné, à l'Orient, par l'embouchure de la riviere de Sevre, qui se perd dans la mer; &, à l'Occident, par les terres de Saint-Michel-en-l'Herm, à la charge, par ledit sieur Evêque de Luçon & ses fermiers, de se conformer, par rapport auxdites pêcheries, à la police mentionnée par les Ordonnances de Sa Majesté, sous les peines y portées. Autre Arrêt du Conseil, du 10 Septembre 1735, par lequel Sa Majesté a maintenu le sieur Henri Gazeau de la Brandasniere, Baron de Champagné, en conséquence des titres par lui représentés audit sieur Intendant, dans le droit exclusif d'avoir & établir des bouchots sur les vases de la mer, dans l'étendue de ladite terre & Seigneurie de Champagné, depuis l'embouchure de la riviere de Sevre, de Marans jusqu'à l'archenal de la Charie en la mer; & dans le droit d'arrenter & de donner à titre de cens & devoirs nobles, des places dans ladite étendue, pour y construire des bouchots; le tout, à la charge, tant par ledit sieur de Champagné, que par ses fermiers, rentiers ou censitaires, d'observer, par rapport auxdites pêcheries, la police prescrite

prescrite par les Ordonnances, sous les peines y portées; sans que ledit sieur de Champagné ni ses successeurs en ladite terre & seigneurie, puissent exiger aucuns cens ni devoirs, ni de percevoir aucuns droits sur les pêcheurs qui font les pêches à la mer sur les greves, autres que celles desdits bouchots, & sans qu'il puisse, ni ses successeurs en ladite terre & seigneurie, exiger aucun droit sur les bateaux desdits pêcheurs, sous les peines portées par l'article IX du titre III, au liv. 5 de l'Ordonnance de 1681. Autre Arrêt du Conseil, du 8 Septembre 1736, par lequel Sa Majesté a ordonné que ceux qui prétendoient avoir droit de parcs, bouchots, éclu-ses & autres pêcheries exclusives, connues sous tels noms & dénominations que ce puisse être, situés sur les côtes de la province de Poitou & Isles adjacentes, seroient tenus, dans un nouveau terme & délai de six mois, lequel seroit compté du jour de la publication dudit Arrêt dans le lieu où est situé le Siege de l'Amirauté dans ladite province, d'en représenter les titres pardevant ledit sieur le Nain, conformément audit Arrêt du 22 Mai 1732; & que, faute par eux d'y satisfaire dans ledit délai de six mois, lequel ne pourroit être prorogé à l'avenir, pour quelques clauses & raisons que ce pût être, ils seroient déclarés déchus du droit de parcs, bouchots, écluses & autres pêcheries exclusives, sans pouvoir être admis à produire aucuns titres pour y être maintenus, &, comme tels, évincés de la propriété desdites pêcheries: les certificats de la publication qui a été faite dudit Arrêt dans le ressort de l'Amirauté des Sables d'Olonne, en date des 10 Octobre, premier & 3 Novembre 1736. Vu aussi le Mémoire de Sa Majesté, du premier Juin 1728, en forme d'instruction au sieur le Masson du Parc, Commissaire de la Marine & Inspecteur des pêches du poisson de mer, pour faire la visite des parcs & pêcheries situées sur les côtes des Amirautés des Sables d'Olonne, Nantes, Vannes & Quimper, & en vérifier le nombre & la situation; l'état dressé, en conséquence, par ledit sieur le Masson du Parc, le 26 Juillet suivant, par lequel il paroit qu'il y avoit le nombre de soixante-un parcs ou pêcheries exclusives sur les greves de l'Amirauté des Sables d'Olonne: savoir, trente sept parcs de pierres ou écluses, appartenant à différens particuliers, dont quatre en mauvais état ou comblés, & qui paroissoient abandonnés, & vingt-quatre bouchots ou parcs de clayonnage, tous vingt-deux appartenant audit sieur de Champagné, & par lui loués ou fieffés, & les deux autres au sieur Evêque de Luçon. Oui le rapport, & tout considéré; Sa Majesté, étant en son Conseil, veut & entend que les articles LXXXIV & LXXXV de l'Ordonnance du mois de Mars 1584, & ceux du titre III, au livre V de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, soient exécutés selon leur forme & teneur, & en conséquence, a ordonné & ordonne ce qui suit:

ARTICLE PREMIER.

Les trente-sept parcs de pierres, gords ou écluses, ci-après marqués, seront détruits par les propriétaires d'iceux, dans un mois du jour de la publication du présent Arrêt; &, faute par eux d'y satisfaire dans ledit temps, icelui passé, veut Sa Majesté qu'ils soient démolis aux frais & dépens desdits propriétaires.

SAVOIR:

Celui appartenant au sieur Comte de Rochechouart, placé au nord-est du bourg de Saint-Sauveur de l'isle d'Yeu, vis-à-vis la grande terre.

Celui appartenant au sieur Charles Brechard, placé dans l'anse de Normandech.

Celui appartenant au sieur Jacques Servanteau, placé à l'est de la pointe de l'aiguille.

Lesdits deux derniers parcs, situés sur le territoire du bourg de la Chaume.

Les deux appartenant au nommé *Jacques Tortero* & consorts, contigus & se joignant, placés en deçà du fort & batterie du Tanchet.

Celui appartenant à la dame de la Radeliere, placé sur le territoire de Noirpain, entre le fort Tanchet & les Moulieres.

Celui appartenant au sieur Souraville, & occupé par ses fermiers, tirant vers les Sables d'Olonne.

Celui appartenant aux Religieux de St. Jean d'Orbetier, placé sur le dimage dudit Prieuré; lesdits cinq derniers parcs situés sur le territoire & paroisse du château d'Olonne.

Celui appartenant au sieur de Lessart, & nommé *l'écluse de Lessart.*

Celui appartenant au Chapitre de l'Eglise Cathédrale de la Rochelle, & occupé par Jean Vialis, nommé *l'éclus. de Bourguenay*, & placé sous le village de ce nom: lesdits deux parcs situés sur le territoire de St Hilaire de Talmont.

Celui appartenant à l'Abbaye de Jard & consorts, nommé *la goule de Jard*, placé à la rive d'ouest de la baie du Perray.

Celui appartenant au nommé Jean Iſambart, nommé *la Treſiniere*, placé vis-à-vis & par le travers de Saint-Nicolas-ſous-Jard.

Celui appartenant au nommé Aimé Rotureau, appellé *la Banche du Procureur*, placé par le travers de l'Abbaye de Jard.

Celui appartenant au nommé Jacques Cour roux, nommé *le four-à-chaux*, contigu au précédent.

Celui occupé par le nommé Pierre Jouen, nommé *la ragonie*, placé vis-à-vis ladite Abbaye.

Celui appartenant au nommé François Dumont, & par lui occupé, nommé *la Légere.*

Celui appartenant au nommé François Durand, appellé *les vignes à Madoros*, tirant vers la pointe ou grouin de Jard.

Celui appartenant au ſieur Denis Verdon, nommé *la Galaiſe*, étant enſuite.

Celui occupé par le nommé André Houin, nommé *la Bironne.*

Celui occupé par le ſieur Gaudin & conſorts, nommé *la Banche*, placé ſous le moulin de la Conchette.

Celui occupé par Denis Verdon, nommé *la grande écluſe*, auſſi placé ſous ledit moulin.

Celui occupé par le nommé Pierre Hebert, nommé *la Reinette*, un peu éloigné du précédent : leſdits douze derniers parcs ſitués ſur le territoire du bourg & paroiſſe de Jard.

Celui nommé *l'écluſe ancienne* ou *vieille.*

Celui nommé *l'écluſe neuve.*

Celui nommé *le Goulet* : leſdits trois derniers parcs appartenant au nommé Jacques Maſſon & conſorts, & ſitués ſur le territoire de Saint Vincent-ſur-Jard.

Celui appartenant au nommé François Guitton & conſorts, nommé *la derniere écluſe des Rocherots*, placé du côté de Jard.

Celui appartenant au nommé Jacques Pierri & conſorts, nommé *la premiere écluſe des Rocheronts*, contigu au précédent : leſdits deux derniers parcs ſitués ſur le territoire de Longeville, village de la Reziniere.

Celui appartenant au nommé Jean Boucher, nommé *l'écluſe Boucher.*

Celui appartenant à Daniel Dupuis, nommé *l'écluſe de la Vieille-Roche*, placé ſous le port de la Tranche.

Celui appartenant au nommé André Poitevin & conſorts, appellé *la Calogeat*, contigu au précédent.

Celui appartenant aux nommés Jacques Tanerons, Jean Pouſſet, Noël & Grolot, nommé *l'écluſe à Grolot.*

Celui appartenant au nommé Pierre Guibert, du village d'Eſcallet, nommé *le Créant*, placé en-deçà de celui du Grouin, contigu au précédent.

Celui appartenant au nommé Pierre Perret & conſorts, tirant vers la Tranche, auſſi à la ſuite du précédent : leſdits ſix derniers parcs ſitués ſur la paroiſſe & territoire de la Tranche.

II. Les quatre autres parcs de pierres ci-après déſignés, leſquels paroiſſent avoir été abandonnés, étant en mauvais état ou comblés, ſeront pareillement détruits pour ce qui en reſte, & les pierres enlevées par les propriétaires d'iceux, & ce, dans un mois du jour de la publication du préſent Arrêt; &, faute par leſdits propriétaires d'y ſatisfaire dans ledit temps, & icelui paſſé, veut Sa Majeſté que leſdites pêcheries ſoient démolies à leurs frais & dépens.

SAVOIR:

Celui appartenant au ſieur Lorde, des Sables d'Olonne, nommé *l'écluſe du Veillon*, ſitué ſur le territoire de Saint-Hilaire de Talmont.

Celui appartenant à François Percot, nommé *le parc du Contant*, ſitué ſur le territoire du bourg & paroiſſe de Jard.

Celui appartenant au ſieur d'Arſemal-Freſſe-Barette, nommé *la Joliette*, placé ſur le territoire de Saint-Vincent-ſur-Jard.

Celui nommé *la grande écluſe du Grouin*, placé à l'eſt de la riviere du Lai ou de Saint-Benoit, & appartenat à différens particuliers.

III. Les pêcheurs & autres, dont les parcs de pierres, gords ou écluſes auront été détruits, en exécution du préſent Arrêt, ſeront déchargés de toutes rentes & redevances qu'ils pourroient devoir, pour raiſon de ce, au domaine de Sa Majeſté ou à des Seigneurs particuliers, auxquels Sa Majeſté fait défenſes, ainſi qu'à ſes Receveurs, d'en exiger le paiement, à peine de concuſſion.

IV. Les Arrêts du Conſeil de Sa Majeſté, des 10 Décembre 1732, en faveur du ſieur Evêque de Luçon, & 10 Septembre 1635, en faveur du ſieur Baron de Champagné, ſeront exécutés ſuivant leur forme & teneur; en conſéquence, ils jouiront : ſavoir, ledit ſieur Evêque de Luçon, du droit de conſtruire bouchots, & de tendre des courtines & preſchoirs, & de celui de permettre de conſtruire & établir deſdites pêcheries, en lui payant cens ou rentes; & ce ſeulement ſur l'eſpace des côtes, entre le vieux & le nouveau canal de Luçon, qui compoſe un terrein d'environ quinze cens toiſes; & ledit ſieur Baron de Champagné, du droit excluſif d'avoir & établir des bouchots ſur les vaſes de la mer, dans l'étendue de la terre & Seigneurie de Champagné, depuis l'embou-

chure de la riviere de Sevre de Marans, jusqu'à l'achenal de la Charie en la mer; & du droit d'arrenter & de donner, à titre de cens & devoirs nobles, des places dans ladite étendue, pour y construire des bouchots, sans que ledit sieur de Champagné ni ses successeurs en ladite terre & Seigneurie, puissent exiger aucuns cens ni devoirs, ni percevoir aucuns droits sur les pêcheurs qui font la pêche à la mer & sur les greves, autres que celles desdits bouchots; & sans qu'il puisse, ni ses successeurs, exiger aucuns droits sur les bateaux desdits pêcheurs, sous les peines portées par l'article IX du titre III, au livre V de l'Ordonnance du mois d'Août 1681; & lesdits sieurs Evêque de Luçon & Baron de Champagné, ainsi que leurs fermiers, rentiers ou censitaires, seront tenus d'observer, par rapport auxdites pêcheries, la police qui sera prescrite par le présent Arrêt.

V. Ordonne Sa Majesté que, dans les afféagemens & baillettes, que lesdits sieurs Evêque de Luçon & Baron de Champagné feront par la suite, ils seront tenus d'y employer ces termes, à la charge, par les fermiers & fieffataires, de se conformer à la police prescrite, par le présent Arrêt, sur les pêcheries & bouchots qui leur seront concédés, à peine, contre les propriétaires, d'être responsables des contraventions de leurs fermiers.

VI. Lesdits bouchots ou parcs de clayonnage auront les ailes, pannes ou côtés, de cent brasses de long seulement; & l'ouverture, du côté de terre, aura cent brasses de largeur.

Ils seront construits de bois entrelacés, comme claies, autour des pieux ou piquets enfoncés dans le sable, lesquels ne pourront être élevés, hors de terre, de plus de cinq pieds.

Les pieux & claies qui formeront lesdites pêcheries, viendront, en ligne diagonale, de la côte jusqu'à la mer.

Les claies seront simples, unies, & sans aucune tige ou branche en dedans; & il sera laissé, à l'extrémité de l'angle, une ouverture, gord, égoût ou passe, de deux pieds de large sur toute la hauteur du clayonnage; laquelle ouverture ne pourra être de ladite largeur de deux pieds, que depuis le premier Octobre jusqu'au dernier Avril compris: le tout à peine, contre les détenteurs, de cinquante livres d'amende, & de démolition de ce qui aura été fait en contravention du présent article, pour la premiere fois; de pareille amende, & d'être privés de pouvoir tenir à l'avenir aucunes desdites pêcheries, en cas de récidive.

VII. Ladite ouverture, gord, égoût ou passe, pourra être close, depuis ledit jour premier Octobre, jusques & compris le dernier Avril, d'un ret ou filet, sac, verveu, loup, guideau, tonnelle, bache, ou benâtre volant, ayant les mailles de deux pouces en quarré, ou d'une grille de bois ayant les trous en forme de mailles, aussi de deux pouces en quarré, de nasses, paniers, borgnes ou gonnes, gonnâtres, benâtres, bourgnons, bourets, bouterons & autres instrumens, dont les verges & les osiers qui formeront ces instrumens, auront au moins dix-huit lignes d'intervalle; & ce, à peine, contre les détenteurs desdits bouchots, de confiscation des rets, filets, engins & instrumens qui seront d'un calibre plus petit, & de cent livres d'amende pour la premiere fois; de pareille confiscation & amende, & d'être privé de pouvoir tenir, à l'avenir, aucunes desdites pêcheries, en cas de récidive.

VIII. L'ouverture ou l'extrêmité de l'angle desdits bouchots ou parcs de clayonnage sera de six pieds de large sur toute la hauteur du clayonnage, depuis le premier Mai jusques & compris le dernier Septembre; &, à cet effet, il sera défait, si besoin est, des deux claies qui formeront les deux ailes desdits bouchots, l'espace qui conviendra pour opérer ladite ouverture; laquelle ne pourra être formée, pendant ledit temps, de filets, grilles de bois, paniers, benâtres, ni de quelque espece d'engins & instrumens que ce puisse être, à peine de cinquante livres d'amende, & de démolition de ce qui aura été fait en contravention du présent article, pour la premiere fois; de pareille amende, & d'être privé de pouvoir tenir, à l'avenir, aucunes desdites pêcheries, en cas de récidive.

IX. Fait défenses Sa Majesté, sous les mêmes peines, aux pêcheurs occupant lesdits bouchots ou parcs de clayonnage, de clorre de clayonnage, en quelque temps que ce soit, ladite ouverture, gord, égoût ou passe desdites pêcheries, & d'y faire aucuns parcs, benâtres, gonnes, tonnes ou enceintes avec pieux, piquets ou clayonnage.

X. Lesdits bouchots ou parcs de clayonnage ne pourront être placés qu'à deux cents brasses au moins du passage ordinaire des vaisseaux, à peine d'être démolis aux dépens des propriétaires, lesquels seront privés du droit de parc, en cas de récidive.

XI. Ordonne Sa Majesté, que, s'il se trouvoit, sur les côtes de ladite Amirauté, d'autres parcs, soit en pierres, bois ou clayonnage, ou autres pêcheries exclusives, que ceux dénommés & mentionnés dans l'article IV du présent Arrêt; ils soient démolis, dans un mois du jour de la publication d'icelui, par les propriétaires;

&, faute par eux d'y ſatisfaire dans ledit temps, & icelui paſſé, veut Sa Majeſté que leſdits parcs & pêcheries excluſives ſoient détruits aux frais & dépens deſdits propriétaires; enſorte qu'il ne reſte plus aucunes autres pêcheries excluſives, ſur les côtes de ladite Amirauté, que les bouchots ou parcs de clayonnage, mentionnés dans ledit article IV.

XII. Fait Sa Majeſté défenſes à toutes perſonnes, de quelque qualité & condition qu'elles ſoient, autres que leſdits ſieurs Evêque de Luçon & Baron de Champagné, de conſtruire, ſur les côtes de ladite Amirauté, de nouveaux parcs, ſoit en pierres, bois ou clayonnage, ou autres pêcheries excluſives, ſous tel nom & dénomination que ce puiſſe être; à peine de trois cents livres d'amende, & de démolition des parcs & pêcheries à leurs frais.

XIII. Veut Sa Majeſté que les riverains, pêcheurs de pied & tendeurs à la baſſe eau, puiſſent continuer de tendre, ſur les bords des côtes & des greves du reſſort de ladite Amirauté des Sables d'Olonne, autres que celles ſur leſque'les ledit ſieur Evêque de Luçon a droit détablir des courtines & preſchoirs, des rets ou filets de bas parcs, rets à courtines, rets noircis, leſquels, ainſi que leſdites courtines & preſchoirs, ſeront monté ſur des pieux, piquets ou piochons, qui ne pourront être élevés de plus de quatre pieds hors des ſables & vaſes; & les mailles deſdits rets ou filets, auront au moins deux pouces en quarré: leſdits filets pourront être enfouis, ſi les pieux, piquets ou piochons ſur leſquels ils ſeront tendus, ſont placés ſur des fonds de ſable ou de vaſe; &, s'ils le ſont ſur des fonds de gravoirs ou de roches, ils y ſeront arrêtés avec des pierres de demi-pied de hauteur, ou avec des crochets de bois ou de ſer: le tout, a peine de confiſcation des rets ou filets, & des pieux, piquets ou piochons, & de vingt-cinq livres d'amende pour la premiere fois; de pareille confiſcation, & de cinquante livres d'amende en cas de récidive.

XIV. Fait défenſes Sa Majeſté à tous ceux qui feront la pêche à la côte, avec leſdits rets ou filets de bas parcs, rets à courtines, rets noircis & preſchoirs, & tous autres montés ſur des pieux, piquets ou piochons, de les tendre dans le paſſage ordinaire des vaiſſeaux, ni à deux cents braſſes près; à peine de ſaiſie & confiſcation des rets ou filets, pieux, piquets ou piochons, de cinquante livres d'amende, & de réparation des pertes & dommages que ces pêcheries auront cauſées.

XV. Les pêcheurs & tous autres, de quelque qnalité & condition qu'ils ſoient, qui auront des rets ou filets pour faire les petites pêcheries de bas parcs, rets à courtines, rets noircis, & preſchoirs, dont les mailles ne ſeront point du calibre de deux pouces au moins en quarré, conformément à l'article XIII du préſent Arrêt, ſeront tenus de les démontrer, & de les employer à d'autres uſages, dans un mois du jour de la publication d'icelui; à peine de cent livres d'amende, le tiers applicable au dénonciateur, & de confiſcation des rets ou filets, & des pieux, piquets ou piochons, qui ſeront brûlés publiquement.

XVI. Fait Sa Majeſté défenſes aux marchands fabricateurs de rets ou filets, à tous autres, d'en faire ou fabriquer, vendre ou receler aucuns, propres pour leſdites pêcheries de bas parcs, rets à courtines, rets noircis & preſchoirs, dont les mailles ne ſeront point de deux pouces au moins en quarré; à peine de confiſcation d'iceux, & de trois cents livres d'amende, le tiers applicable au dénonciateur.

XVII. Les contraventions aux articles ci-deſſus ſeront pourſuivies à la requête du Procureur de Sa Majeſté au Siege de l'Amirauté des Sables d'Olonne; & les Sentences qui interviendront contre les délinquans, ſeront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobſtant l'appel, & ſans préjudice d'icelui, ſans qu'il puiſſe être accordé de défenſes.

XVIII. Ceux qui appelleront deſdites Sentences, ſeront tenus de faire ſtatuer ſur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement, dans un an du jour & date d'icelui; ſinon & à faute de ce faire, ledit temps paſſé, leſdites Sentences ſortiront leur plein & entier effet, & les amendes ſeront diſtribuées conformément auxdites Sentences, & les dépoſitaires d'icelles bien & valablement déchargés.

XIX. Veut Sa Majeſté que les Officiers de l'Amirauté des Sables d'Olonne ſe tranſportent un mois après la publication du préſent Arrêt, le long des côtes de leur reſſort, dans les endroits où ſont ſitués les trente-ſept parcs de pierres, & écluſes ou gords, dont la démolition eſt ordonnée par les articles I & II d'icelui, & dans ceux où ſeront placés les autres parcs & pêcheries excluſives, qui pourroient ſe trouver ſur les côtes de ladite Amirauté, & dont il n'eſt point fait mention dans le préſent Arrêt, pour dreſſer procès-verbal des pêcheries qui auront été démolies, & de celles qui ne l'auront point été: ordonne Sa Majeſté que, faute par les propriétaires d'icelles d'avoir fait faire, dans ledit temps, la démolition ordonnée, leſdites pêcheries excluſives ſeront détruites par des ouvriers qui y ſeront mis, à cet effet, par leſdits

Officiers de ladite Amirauté, aux dépens desdits propriétaires, & à la diligence du Procureur de Sa Majesté audit Siege, à peine d'interdiction de sa charge.

XX. Les Officiers de ladite Amirauté dresseront aussi procès-verbal par rapport aux bouchots ou parcs de clayonnage dont il est fait mention dans l'article IV du présent Arrêt; dans lequel procès-verbal ils marqueront la longueur des ailes, pannes ou côtes, la largeur de l'ouverture du côté de la terre, la hauteur des pieux vers le fond de la pêcherie; si les pieux & claies qui les formeront, viennent en ligne diagonale de la côte jusqu'à la mer; si les claies sont simples, unies & sans tiges ou branches en dedans; de combien sera l'ouverture à l'extrémité de l'angle, la grandeur des mailles des filets, ou des instrumens qui serviront à clorre cette ouverture; si elle n'est point fermée de clayonnage; si on n'y a point établi quelques parcs ou filets avec pieux, & s'ils sont situés à deux cents brasses du passage ordinaire des vaisseaux: le tout, conformément à ce qui est ordonné par les articles VI, VII, VIII, IX & X du présent Arrêt.

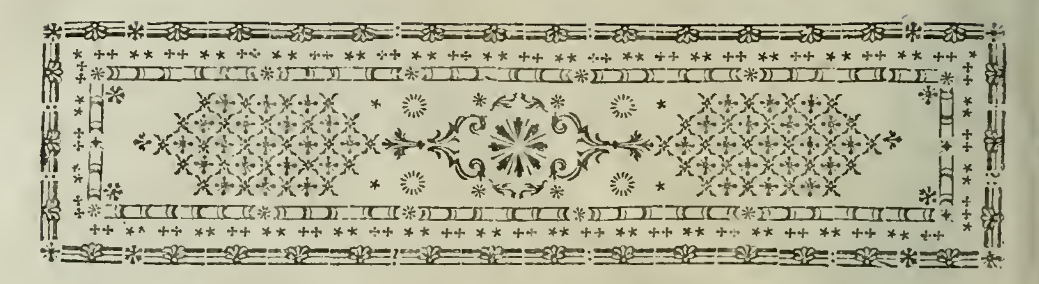
XXI. Ils feront en même temps la visite des petites pêcheries de bas parcs, rets à courtines, rets noircis, & preschoirs, dont ils dresseront procès-verbal, dans lequel ils feront mention si les rets qui y sont employés, ont les mailles du calibre prescrit par l'article XIII du présent Arrêt; si les pieux, piquets ou piochons, sur lesquels lesdits rets ou filets seront tendus, sont de la hauteur marquée par ledit article, & s'ils sont placés conformément à l'article XIV du présent Arrêt.

XXII. Lesdits Officiers de l'Amirauté feront aussi, après ledit mois passé, visite & perquisition dans les maisons des pêcheurs de leur ressort; & dans celles des riverains de la mer, privilégiés & non privilégiés, qui pourront être soupçonnés d'avoir des filets défendus par les Ordonnances & par le présent Arrêt, dont ils dresseront procès-verbal: duquel, ensemble de ceux ordonnés par les articles XIX, XX & XXI du présent Arrêt, ils enverront une expédition au Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine, quinzaine après la confection d'iceux.

XXIII. Et sera le présent Arrêt exécuté, nonobstant oppositions ou empêchemens quelconques, pour lesquels ne sera différé. Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera registré au Greffe de l'Amirauté des Sables d'Olonne, lu, publié & affiché dans toutes les Paroisses maritimes du ressort, à ce que personne n'en ignore. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles, le deux Mai mil sept cent trente-neuf.

Signé, PHELYPEAUX.





TITRE IV.

DES MADRAGUES ET BORDIGUES.



AU sujet des madragues & bordigues, on peut voir le Traité de la Police de Lamare, tom. 3, liv. 5, tit. 26, chap. 4, sect. 3, *fol.* 43 & 44. Ce qu'il dit à l'occasion de ces filets & parcs, revient à peu près à l'explication qu'on en trouve à la suite de toutes les éditions de notre Ordonnance.

Ces sortes de pêcheries ne sont guere en usage dans le Royaume, que sur les côtes de la Méditerranée.

Suivant Decormis, tom. 2, pag. 1199, la pratique n'en est pas fort ancienne : c'est le sieur Antoine Boyer qui l'a introduite ; soit qu'il l'ait inventée, soit qu'il l'ait apportée d'Espagne.

“ Les madragues sont de grandes machines fixes & plantées dans la mer ; ,, elles sont composées de plusieurs chambres ou cases, attachées à terre par ,, un long cordage, qu'on appelle *la queue de la madrague.* L'endroit où elles ,, sont posées ne doit pas être éloigné de la mer au-delà d'un demi-mille, ,, parce qu'il faut que les filets touchent le fond de la mer, & que les thons ,, cotoient la terre. Boniface, tom. 4, pag. 694. ,,

Les bordigues sont des parcs formés de roseaux ou de cannes. On les construit ordinairement sur les canaux qui communiquent de la mer aux étangs salés, pour prendre le poisson dans le passage de l'un à l'autre. Lamare, *loc. cit.*

ARTICLE PREMIER.

FAisons défenses à toutes personnes de poser en mer des madragues ou filets à pêcher des thons, & d'y construire des bordigues sans notre expresse permission, à peine de confiscation & de trois mille livres d'amende.

QUoique les madragues & bordigues soient des parcs, nuisibles par conséquent de leur nature à la liberté de la pêche & à la sûreté de la navigation ; ils ne sont pas néanmoins totalement interdits comme les parcs, ap-

pellés *écluses* ou *bouchots*, dans la construction desquels *il entre bois ou pierre ;* art. 8 du tit. précédent; mais, aux termes de cet article, il est défendu à toutes personnes d'en poser ou construire, sans une permission expresse du Roi, à peine de confiscation. Il est ajouté : Et de 3,000 liv. d'amende; ce qui surprend, attendu que l'amende prononcée par ledit article 8 du titre précédent n'est que de 300 liv.

ARTICLE II.

CEux qui auront obtenu de nous les Lettres nécessaires pour l'établissement de quelque madrague ou bordigue, seront tenus de les faire enrégistrer au Greffe de l'Amirauté, dans le détroit de laquelle ils devront faire leur pêche.

IL n'est pas douteux que la permission que le Roi accorderoit, par Arrêt de son Conseil ou par un simple brevet, pour l'établissement de quelque madrague ou bordigue, ne fût aussi valable que si elle étoit donnée par des Lettres du grand Sceau; mais, en quelque forme que soit la permission, il faut toujours, avant d'en faire usage, qu'elle soit enrégistrée au Greffe de l'Amirauté du lieu, sous les peines portées par l'article précédent.

ARTICLE III.

ENjoignons aux propriétaires des madragues de mettre, sur les extrêmités les plus avancées en mer, des hoirins, bouées ou gaviteaux, à peine des dommages qui arriveront, faute de l'avoir fait & de privation de leurs droits.

LEs précautions que cet article exige, sont la preuve que les madragues sont naturellement préjudiciables à la navigation; & c'est pour prévenir les inconvéniens, qu'à l'exemple des ancres jettées dans les ports, ou laissées dans les rades, *suprà* art. 5, tit. premier, & art. 2, tit. 8 du liv. 4, il est enjoint aux propriétaires & possesseurs des madragues de mettre, sur les extrêmités les plus avancées dans la mer, des hoirins, bouées ou gaviteaux, pour avertir les navigateurs; à peine de répondre des dommages qui arriveront pour y avoir manqué, & de privation de leur droit de pêcherie.

ARTICLE IV.

FAisons aussi défenses, sous les mêmes peines, de placer aucune madrague ou bordigue *dans les ports & autres lieux, où ils puissent nuire à la navigation*, & d'y laisser, en levant leur madrague, les pierres ou baudes qui y étoient attachées.

D*Ans les ports.* Cela ne ſouffre aucune exception. *Et autres lieux où ils puiſſent nuire à la navigation.* Ces autres lieux ſont non-ſeulement les avenues des ports; mais encore tout eſpace non éloigné de 200 braſſes du paſſage ordinaire des vaiſſeaux, ſuivant les art. 11 & 12 du tit. précédent, & les autres autorités qui ont été rapportées.

De ſorte que, quand bien même la permiſſion du Roi auroit déſigné l'emplacement des madragues & bordigues, leur démolition n'en ſeroit pas moins inévitables, la permiſſion alors n'ayant pu être obtenue que par ſurpriſe; &, d'un autre côté, les propriétaires des madragues & bordigues ne ſeroient pas moins reſponſables, en pareil cas, de tout le dommage arrivé aux vaiſſeaux, quoiqu'ils y auroient fait mettre des hoirins, bouées ou gaviteaux, conformément à l'art. précédent, parce qu'il ne regarde que les établiſſemens de ces pêcheries, faits dans les endroits convenables & non prohibés.

Par la même attention à prévenir les avaries, notre article veut encore que les propriétaires des madragues, en les levant, ſoient tenus, ſous les mêmes peines, d'ôter les pierres ou baudes qui y étoient attachées; ces pierres étant trop groſſes pour que les bâtimens puiſſent paſſer deſſus ſans toucher, & ſans en recevoir par conſéquent du dommage.

ARTICLE V.

NE pourront les capitaines de madragues ôter la liberté aux autres pêcheurs de tendre thonnaires ou combrieres, & de pêcher dans le voiſinage de la madrague, pourvu qu'ils ne l'approchent point plus près de deux mille du côté du Levant, & abord des thons.

IL ne ſeroit pas juſte, en effet, que les capitaines, propriétaires & fermiers des madragues, ôtaſſent aux autres pêcheurs la liberté de pêcher dans le voiſinage de leurs madragues. Cependant cette liberté des autres pêcheurs eſt bien gênée, puiſqu'il ne leur eſt pas permis d'approcher d'une madrague plus près de deux milles du côté du Levant, & à bord des thons; tandis qu'à l'égard des écluſes, bouchots & autres pêcheries excluſives, la défenſe d'en approcher n'eſt que juſquà dix braſſes, ſuivant l'art. 13, tit. 10, de la Déclaration du Roi, du 18 Mars 1727, rapportée ſur l'art. 4 du tit. précédent.

ARTICLE VI.

LES propriétaires & fermiers des bordigues ſeront tenus d'en curer annuellement les foſſes & canaux, chacun à l'endroit & dans l'étendue de leur bordigue, enſorte qu'il y ait, en tout temps, quatre pieds d'eau au moins; à peine de trois cents livres d'amende, & d'y être mis ouvriers à leurs frais.

Ceci

CEci, comme les art. 3 & 4, ci-dessus, n'a encore pour objet que la sûreté & la facilité de la navigation pour les bâtimens qui seront forcés d'entrer dans ces fosses & canaux ; & l'on ne comprend pas comment le Commentateur a imaginé que les quatre pieds d'eau étoient exigés, « crainte que » ces bordigues ne contractant l'odeur du poisson, qui de soi est très-puant, » particuliérement quand il est vieux pêché, n'empuantissent l'air du voisinage.

ARTICLE VII.

LEur faisons défenses, sous même peine de trois cens livres d'amende, de fermer leurs bordigues, depuis le premier Mars jusqu'au dernier Juin : enjoignons aux Officiers de l'Amirauté de les faire ouvrir pendant ce temps, à peine de suspension de leurs charges.

LE Commentateur n'a pas compris non plus le motif de cet article, qui n'est autre que de conserver le frai du poisson. Comme le poisson dépose ordinairement son frai dans le mois de Mars, Avril, Mai & Juin, c'est la raison pour laquelle notre article défend de fermer les bordigues pendant ces mêmes mois, sous peine de 300 liv. d'amende, avec injonction, aux Officiers de l'Amirauté de les faire ouvrir pendant le même temps, afin que le petit poisson puisse s'échapper.

C'est dans la même vue de conserver le frai du poisson, & le poisson du premier âge, que la maniere de tenir ouverts les parcs appellés écluses & bouchots, a été réglée par les art. 5, 6 & 7 du tit. précédent, & par les Réglemens postérieurs, intervenus sur ce sujet, qui y ont été rapportés.

Il a été pris aussi d'autres précautions pour la même fin, contre les pêcheurs en mer avec bateaux & filets. V. *suprà* les observations sur les art. 16 & 18 du tit. précédent, & sur l'art. 4 tit 2 du même présent liv.

ARTICLE VIII.

NE pourront les propriétaires ou fermiers prétendre aucuns dépens, dommages & intérêts contre les mariniers, dont les bateaux auront abordé leurs bordigues, s'ils ne justifient que *l'abordage a été fait par leur faute ou malice.*

IL en faut dire autant des madragues & autres pêcheries exclusives ; de même encore des parcs faits avec des filets sédentaires attachés à des pieux, n'étant pas naturel de présumer que des maîtres de navires, bateaux ou autres bâtimens, aillent exprès & par malice, aborder les parcs, aux risques d'en recevoir beaucoup plus de dommage qu'ils ne pourroient leur en causer.

La présomption étant donc en leur faveur ; c'est-à-dire, qu'ils n'ont pu na-

turellement éviter cet abordage; il s'ensuit que pour les rendre responsables du dommage qu'ils auront causé par là, il faut les convaincre, par des preuves suffisantes, que *l'abordage a été fait par leur faute ou malice.* C'est aussi ce que décide cet article, relativement à l'art. 11 du tit. des avaries, *suprà* tit. 7 du liv. 3 en fait d'abordage de vaisseaux.

Mais sous prétexte qu'en cas d'abordage fortuit & involontaire, le maître du bâtiment qui a causé du dommage à une pêcherie, n'est pas tenu de le réparer en plein; il ne s'ensuit nullement qu'il ne doive pas y contribuer; & d'un autre côté qu'il n'ait pas droit de demander aussi la contribution du dommage qu'il a reçu en même temps. Ce n'est pas le cas de dire que chacun doit supporter son dommage. Il faut au contraire se régler comme dans la circonstance de l'abordage de deux vaisseaux, & dire, conformément à l'art. 10 du même tit. des avaries, que le dommage doit être payé également par le maître du navire & par le propriétaire de la bordigue, ou autre pêcherie, cumul fait, après estimation, du dommage reçu de part & d'autre.

Il n'y a d'exception à cela, contre le maître du bâtiment, qu'autant que l'abordage aura été fait par sa faute ou par malice; & contre le propriétaire de la bordigue ou autre pêcherie, qu'au cas qu'il ne l'ait pas tenue en regle, conformément aux art. 3 & 4 ci-dessus, & aux autres Réglemens concernans les pêcheries exclusives. Alors celui qui est en faute ou contravention, non-seulement n'a pas de contribution de dommage à demander; mais encore est tenu de réparer en entier le dommage qu'il a causé V. *suprà* les observations sur l'art. 6, tit. 2 du liv. premier; sur les art. 10 & 11 dudit tit. des avaries; sur l'art. 5 tit. premier & sur l'art. 2 tit. 8 du liv. 4.

Au reste dans l'estimation du dommage causé aux pêcheries & aux filets des pêcheurs, on ne doit faire attention qu'au dommage réellement reçu, à l'effet de le réparer & de remettre la pêcherie & les filets en état de servir comme auparavant; & il n'est nullement question d'indemniser les pêcheurs, du poisson qu'ils auroient pu prendre. *Non verò* (*tenentur navigantes*) *ad æstimationem piscium, qui nondum capti erant, & incertum erat an caperentur. Casa regis, de commercio* tom. *1 disc.* 23, n. 20, *fol.* 69. Mais je pense qu'il est dû toujours une indemnité du temps qu'a perdu celui qui a reçu ce dommage, sur-tout s'il lui a été causé par malice.





TITRE V.

DE LA PESCHE DU HARENG.

CEtte pêche eſt aſſez ancienne, puiſqu'il en eſt parlé tant dans l'art. 28 des jugemens d'Oleron, que dans l'Ordonnance de 1543 art. 49, & dans celle de 1584 art. 79, 83 & 85; mais elle n'en ont point preſcrit les regles & les conditions.

La pêche dès harengs ne ſe fait avantageuſement qu'en automne vers l'équinoxe. Ces poiſſons vont par troupes, ce qui en facilite la pêche. L'on ſe ſert pour cela de grands filets, & l'on en prend quelquefois une ſi grande quantité que les filets en rompent, ou que l'on a de la peine à les tirer hors de l'eau. Les harengs aiment la lumiere, & dès qu'ils l'apperçoivent ils s'y rendent en foule. C'eſt auſſi un artifice dont ſe ſervent les pêcheurs pour les attirer dans leurs filets; & c'eſt par cette raiſon que la pêche s'en fait ordinairement la nuit. Tr. de la Police de Lamare, liv. 5, tit. 24, ch. 4, ſect. 11, *fol.* 17, *col.* 2ª.

Il eſt dit un peu plus bas, que comme cette pêche qui n'a qu'un temps eſt d'une grande reſſource pour les pauvres, il a été permis de la faire les jours de Fêtes & Dimanches, par une Décrétale d'Alexandre III. de l'an 1160, adreſſée aux Prélats d'Allemagne qui en faiſoient difficulté.

Elle commence ordinairement ſur les côtes de France, au mois d'Octobre, à la St. Denis & finit vers Noël; mais la pêche de nos François ſur les côtes d'Angleterre, commence dès le mois d'Août & ils la continuent, juſques vers la mi-Octobre, qu'ils viennent la reprendre ſur les côtes de France juſqu'à Noël. Le même Auteur *ibid.* tit. 25, ch. 3, *fol.* 35; *col.* 2ª. & tit. 27, ch. 4, *fol.* 52. Vient enſuite la maniere de ſaler le hareng *ibid. fol.* 52. Il eſt queſtion du hareng ſaur ou ſor, *fol.* 54.

La raiſon pour laquelle la pêche du hareng doit finir à Noël, c'eſt qu'alors le hareng ayant frayé, devient de mauvaiſe qualité, & que la quantité qu'on en prend fait tort à la pêche qui en a été faite dans la bonne ſaiſon. C'eſt pour cela, comme auſſi pour faire ceſſer l'abus où étoient les pêcheurs d'acheter du hareng à bord des vaiſſeaux étrangers qu'intervint l'Arrêt du Conſeil du 24 Mars 1687, portant défenſes à tous pêcheurs de faire la pêche du hareng, après le mois de Décembre paſſé, ni d'en acheter à bord d'uncun vaiſſeau étranger, à peine de 500 liv. d'amende, confiſcation du hareng, des équipages & vaiſſeaux, & autres peines s'il y échoit.

Mais en temps de guerre, la pêche étant difficile, Louis XIV. Depuis cet Arrêt permit en différens temps de prolonger cette pêche jusqu'au 15 Mars; & enfin cette permission fut réitérée & rendue authentique, pour avoir lieu jusqu'au 15 Mars lors prochain, par autre Arrêt du Conseil du 17 Décembre 1695, qui au surplus ordonna l'exécution du premier. Ce qui veut dire non-seulement que les défenses d'acheter du hareng d'aucun vaisseau étranger subsisterent toujours; mais encore que pour l'avenir, même en temps de guerre, la pêche du poisson continueroit d'être défendue après le mois de Décembre, sans une nouvelle permission.

Suit le premier de ces Arrêts, comme le plus intéressant. Ceux au reste qui voudront voir l'autre, le trouveront dans le traité de la police *loc. cit. fol.* 53.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

AU SUJET DE LA PESCHE DU HARENG.

Du 24 Mars 1687.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUr ce qui a été représenté au Roi, Sa Majesté étant en son Conseil, que la pêche des harengs se faisant tous les ans par les pêcheurs François, tant de Dieppe que des autres Ports de Normandie & Picardie, laquelle commence à la Saint Denis, & doit finir à Noël, jusques auquel temps les harengs qui se pêchent sont de bonne qualité pour approfiter, & être vendus & débités par tout le Royaume; cet usage avoit été pratiqué de tout temps, sans qu'on eût entrepris de faire ladite pêche au delà dudit temps, si ce n'est depuis environ six ans que lesdits pêcheurs ont entrepris de continuer ladite pêche après Noël, dans lequel temps le hareng ayant frayé devient de mauvaise qualité; ce qui ruine entiérement lesdites côtes, par la quantité qu'on en prend, & les pêches qu'on fait en bonne saison par le vil prix auquel on le vend: comme aussi que des particuliers, contre les prohibitions expresses portées par l'Ordonnances du mois de Juillet 1681, titre des droits d'abord & de consommation, achetent du hareng à bord des vaisseaux étrangers; ce qui cause un grand préjudice au commerce, par le mêlange qu'ils en font, & au débit de celui de la premiere pêche qui se fait dans la bonne saison. Auxquels abus étant nécessaire de remédier: Sa Majesté étant en son Conseil, a fait & fait très-expresses inhibitions & défenses à tous pêcheurs, & autres personnes, de quelque qualité & condition qu'elles soient, d'aller, ni d'envoyer à la pêche du hareng après le mois de Décembre passé, ni d'en acheter à bord d'aucun vaisseau étranger, en quelque saison que ce soit, à peine de cinq cens livres d'amende, confiscation du hareng, des équipages & vaisseaux, & autres peines, s'il y échoit. Enjoint aux Officiers de l'Amirauté de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, à peine de répondre en leurs propres & privés noms. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le vingt-quatrieme jour de Mars mil six cens quatre-vingt-sept. *Signé*, COLBERT.

LOUIS PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE: A nos chers & bien amés les Officiers de l'Amirauté, SALUT. Par l'Arrêt dont l'extrait est ci-attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie, cejourd'hui donné en notre Conseil d'Etat, Nous y étant, Nous avons fait très-expresses inhibitions & défenses à tous pêcheurs & autres personnes de quelque qualité & condition qu'elles soient, d'aller, ni d'envoyer à la pêche du hareng après

le mois de Décembre paſſé, ni d'en acheter à bord d'aucun vaiſſeau étranger en quelque façon que ce ſoit, à peine de cinq cens livres d'amende, confiſcation du hareng, des équipages & vaiſſeaux, & autres peines s'il y échoit. A ces cauſes, Nous vous mandons & ordonnons par ces préſentes, ſignées de Nous, de tenir la main à l'exécution du préſent Arrèt. Commandons au premier notre Huiſſier ou Sergent ſur ce requis, de faire, pour l'entiere exécution d'icelui, tous commandemens, ſommations, défenſes ſur les peines y contenues, & autres actes & exploits néceſſaires, ſans pour ce demander autre permiſſion, nonobſtant clameur de Haro, Charte Normandi, priſe à partie, & autres choſes à ce contraires. Voulons qu'aux copies dudit Arrêt & des préſentes, collationnées par l'un de nos amés & féaux Conſeillers Secrétaires, foi ſoit ajoutée comme aux originaux: Car tel eſt notre plaiſir. Donné à Verſailles le vingt-quatrieme jour de Mars, l'an de grace mil ſix cent quatre-vingt-ſept, & de notre Regne le quarante-quatrieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, COLBERT. Et ſcellé du grand Sceau de cire jaune.

ARTICLE PREMIER.

LEs mailles des rets ou aplets pour faire la pêche du hareng, auront un pouce en quarré, ſans que les pêcheurs y en puiſſent employer d'autres, ni ſe ſervir des mêmes filets pour d'autres pêches, à peine de cinquante livres d'amende & de confiſcation des filets.

IL eſt très-peu de rets ou filets permis, dont la maille n'ait qu'un pouce en quarré; & ſi l'uſage en eſt toléré pour la pêche des harengs, de même que pour la pêche des ſardines il eſt permis d'employer des filets, dont les mailles ne ſoient que de quatre lignes, *ſuprà* art. 11 tit. 2 du préſent livre; c'eſt que ces deux ſortes de poiſſons qui vont en troupes, n'en ſouffrent guere d'autres parmi eux.

Par là, il y a donc peu de danger que d'autres petits poiſſons ſe trouvent pris avec eux; & voilà la raiſon de la permiſſion de faire cette pêche avec des filets d'une auſſi petite maille. Ce qui le prouve encore, & d'une maniere à n'en pouvoir douter, c'eſt qu'il eſt expreſſément défendu aux pêcheurs, non-ſeulement d'employer des filets d'une moindre maille, mais encore de ſe ſervir de ceux ci pour d'autres pêches, le tout à peine de 50 liv. d'amende & de confiſcation des filets.

ARTICLE II.

LOrſqu'un équipage mettra ſes filets à la mer pour faire la pêche du hareng, il ſera tenu de les jetter dans une diſtance de cent braſſes au moins des autres bateaux, & d'avoir deux feux hauts, l'un ſur l'avant, & l'autre ſur l'arriere de ſon bâtiment, ſous pareille peine de cinquante livres d'amende, & de réparation de toutes pertes, dommages & intérêts réſultans des abordages qui pourroient arriver, à faute de feu.

CEtte pêche ne se faisant point avec des rets sédentaires, mais avec des bateaux dérivant continuellement avec leurs filets, l'abordage seroit d'autant plus à craindre, que les pêcheurs font toujours cette pêche en grand nombre. Telle est la raison des précautions ordonnées par cet article & les suivans, avec beaucoup de sagesse, sous les peines qui y sont portées.

L'obligation de monter des feux, est aussi imposée par l'art. 6 tit. 2 ci-dessus aux pêcheurs ordinaires, en mettant leurs filets à la mer, lorsqu'ils voudront pêcher durant la nuit.

ARTICLE III.

CHaque équipage après ses filets jettés à la mer, sera obligé sous les mêmes peines, de garder un feu sur l'arriere de son bateau, & *d'aller à la dérive le même bord au vent* que les autres pêcheurs.

D'*Aller à la dérive le même bord au vent.* Il faut joindre à ceci l'art. 10 du même tit. 2 ci-dessus, qui défend aux pêcheurs en général qui sont en flotte, de quitter leur rumb ou rang, pour se placer ailleurs.

ARTICLE IV.

ENjoignons, sous pareilles peines aux maîtres de barques, qui pendant la nuit voudront s'arrêter & jetter l'ancre, de se retirer si loin du lieu où se fait la pêche, qu'il n'en puisse arriver aucun dommage aux barques & bateaux étant à la dérive.

IL n'est donc pas défendu à un pêcheur, quoiqu'en flotte, de s'arrêter & jetter l'ancre durant la nuit, pourvu qu'il ait attention de se retirer si loin de la ligne de la pêche, qu'il ne puisse en arriver aucun dommage aux bateaux étant à la dérive, & qu'avec cela il observe ce qui est prescrit par l'article suivant; sans quoi il sera tenu de la réparation du dommage, comme l'ayant causé par sa faute.

ARTICLE V.

LOrsqu'un équipage sera forcé par quelque accident de cesser sa pêche ou de mouiller l'ancre, il sera tenu de montrer un feu par trois différentes fois ; la premiere, lorsqu'il commencera à tirer ses filets, la seconde quand ils seront à moitié levés, & la troisieme après les avoir entiérement tirés, & alors il jettera son feu à la mer.

L'Obligation de montrer ces trois feux, me paroît regarder auſſi-bien le cas de l'article précédent, où le pêcheur s'arrête & jette l'ancre volontairement, que celui où il eſt forcé par quelque accident. Ce que cet article a de particulier qui ſert d'exception à l'autre; c'eſt que le pêcheur ainſi forcé de mouiller l'ancre, n'eſt pas blâmable de ne pas s'éloigner de la ligne de la pêche, puiſqu'il eſt cenſé ne le pouvoir pas, à raiſon de ſon accident. D'où il s'enſuit que ſi réellement il ne l'a pas pu, & que ſon bateau ſoit abordé par un autre, le dommage qui en réſultera ne ſera pas à ſa charge en entier; ce ſera ſeulement une avarie à ſupporter en commun, entre lui & l'autre pêcheur. Mais pour cela il faut qu'il ait ſoin de montrer les trois feux ordonnés par cet article, autrement tout le dommage ſera pour ſon compte.

ARTICLE VI.

SI les filets ſont arrêtés à la mer, l'équipage ne jettera point ſon troiſieme feu; mais il ſera tenu d'en montrer un quatrieme, & d'en garder deux juſqu'à ce que les filets ſoient dégagés.

LE maître d'un bateau dreigeur, ſe trouvant dans le même cas, & ne pouvant plus dériver, parce que ſes filets ſont arrêtés & retenus par quelque ancre, roches ou autres choſes ſemblables, n'eſt obligé par l'art. 7 du tit. 2 ci-deſſus, de montrer qu'un ſeul feu tant qu'il demeurera ſur les lieux où les filets ſont arrêtés. Ici le pêcheur de hareng eſt tenu d'en montrer deux, juſqu'à ce que ſes filets ſoient dégagés; ſans doute parce que dans cette ſorte de pêche, les pêcheurs étant en plus grand nombre qu'à la pêche ordinaire du poiſſon frais, l'abordage eſt plus à craindre.

Du reſte cet article ne dit point quelle peine encourra le pêcheur qui manquera de ſe conformer à ſa diſpoſition; ſur quoi il me ſemble qu'il faut recourir audit art. 7 du tit. 2, qui en référant à l'article précédent, prononce la peine de 50 liv. d'amende & la réparation de tout le dommage qui en pourra arriver.

ARTICLE VII.

FAiſons défenſes à peine de punition corporelle, à tous pêcheurs de montrer des feux ſans néceſſité, ni autrement que dans les temps & en la maniere ci-deſſus preſcrite.

TOus autres feux montrés hors les temps preſcrits par la préſente Ordonnance ou d'une maniere différente de celle qui y eſt marquée, ne pourroient être que des feux trompeurs, capables par conſéquent de cauſer bien des déſordres, par les mépriſes auxquelles ils expoſeroient ceux qui les pren-

droient pour guide, & comme ces feux ne pourroient être montrés ſans néceſſité, qu'en vue de nuire & par malice; c'eſt la raiſon pour laquelle notre article veut que cette contravention ſoit ſujette à punition corporelle. A quoi il faut ajouter, qu'il y aura peine de mort, ſi ces feux ſont montrés dans des lieux périlleux, pour y attirer & faire perdre les navires, ſuivant l'art. 45 du tit. des naufrages, qui eſt le 9e. du liv. 4.

ARTICLE VIII.

SI la plus grande partie des pêcheurs d'une flotte ceſſe de pêcher, & mouille l'ancre, les autres ſeront tenus de faire de même, à peine de réparation de tout le dommage, & d'amende arbitraire.

C'Eſt une ſuite de la police établie par les précédens articles, dont l'objet eſt de prévenir le déſordre de la pêche, & l'abordage des bateaux qui, la faiſant en ligne, toujours en dérivant, ne pourroient manquer de s'aborder, ſi les uns mouillant l'ancre, les autres continuoient de dériver ſur eux.

Il eſt juſte au reſte que le plus grand nombre des pêcheurs faſſe la loi aux autres de la flotte; & cela eſt conforme aux principes du droit, entre perſonnes qui ont le même intérêt à une choſe. V. le Commentaire de la Coutume de la Rochelle, tom. 3 art. 66, n. 95 & ſuiv. Ainſi le plus grand nombre ceſſant de pêcher & mouillant l'ancre, il faut que les autres en faſſent autant; ſans quoi cet article les aſſujettit & à la réparation de tout le dommage & à une amende arbitraire.

On conçoit que cette manœuvre ne ſe peut faire que de jour, & qu'elle ſeroit impraticable la nuit.

En faveur de cette pêche, depuis quelques années on allume un feu à Calais toutes les nuits, deux heures avant & deux heures après la pleine mer; & cela durant tout le temps de la pêche, à commencer du 15 Octobre. C'eſt un fanal placé au bout de la grande jettée du côté de l'Oueſt, pour faciliter aux pêcheurs de hareng l'entrée du port. Journal hiſtorique du mois de Décembre 1754, pag. 474.



TITRE



TITRE VI.

DE LA PESCHE DES MOLUES.

TOut ce qui concerne la pêche des morues, (car c'eſt le mot uſité aujourd'hui & depuis long-temps,) ſon origine, ſes progrès, la maniere de la faire, de ſaler & de faire ſécher les morues, eſt expoſé en détail & avec ſoin dans le traité de la police de Lamare tom. 3, liv. 5, tit. 27, ch. 5, depuis la page 54 juſques & compris la 61e.

On y voit par rapport à l'origine de cette pêche, que l'honneur eſt dû aux François, principalement aux Baſques du Cap Berton près Bayonne, qui découvrirent cent ans avant Chriſtophe Colomb l'Amérique Septentrional. Ils firent cette découverte à l'occaſion de la pêche des baleines qu'ils avoient déjà pratiquée ſur leurs côtes. Ayant obſervé qu'elles s'en éloignoient en certaines ſaiſons, ils s'appliquerent à chercher la retraite de ces monſtreux poiſſons. Dans cette idée, ils pouſſerent leur navigation juſqu'aux côtes du Canada. Là ils trouverent, comme ils l'avoient prévu, pluſieurs baleines; mais ils y firent en même temps une autre découverte, devenue dans la ſuite bien plus conſidérable & bien plus utile; c'eſt-à-dire, une pêche extrêmement abondante de morues, ſur le grand banc de Terre-Neuve & dans les parages voiſins.

L'Auteur pour appuyer ſon aſſertion que ce ſont effectivement les Biſcayens qui ont découvert cette partie de l'Amérique Septentrionale, & qui ont les premiers pratiqué la pêche de la morue, apporte en preuve que l'une des Iſles voiſines porte encore aujourd'hui le nom de Cap Berton ou Breton, & qu'une autre eſt nommé *Baccalcos*, qui ſignifie morue en langue Biſcayenne.

Ceci au reſte, eſt une opinon qui paſſe aujourd'hui pour certaine, tant à la faveur de ces preuves, que des autres rapportées ci-deſſus à la ſuite du préambule de la préſente Ordonnance.

A l'exemple des Biſcayens, les Normands & ſucceſſivement les Bretons, les Rochellois, les Bourdelois & les habitans des Sables d'Olonne, s'appliquerent à cette pêche ſi lucrative, ſûr-tout depuis l'année 1604, que Henri le Grand favoriſa l'établiſſement d'une nouvelle Colonie en Canada.

Cette pêche s'eſt toujours faite depuis avec ſuccès, non-ſeulement ſur le banc de Terre-Neuve & près des Iſles voiſines, principalement de celle de

Plaisance; mais encore sur les côtes du Chapeau Rouge & du petit Nord, & dans la Baye de Canada.

Pendant un long-temps, la côte du petit Nord étoit devenue en quelque sorte le partage des Bretons, & sur-tout des Malouins. Comme ils y alloient en grand nombre, & que leurs fréquentes contestations sur le choix des havres & galets les plus convenables pour la pêche, donnoient lieu à des divisions entre eux, dont les sauvages ne savoient que trop profiter; les principaux Négocians de St. Malo intéressés dans cette pêche, pour faire cesser ces désordres, convinrent entre eux d'un Réglement, lequel ayant été approuvé dans une assemblée générale des notables habitans, du 26 Mars 1740, fut ensuite homologué au Parlement de Rennes par Arrêt du 31 du même mois.

Ce Réglement portoit en substance, que celui des maîtres de navires, qui arriveroit le premier & jetteroit l'ancre dans le havre du petit maître demeureroit Amiral de la pêche, lequel pour signal mettroit l'enseigne sur son mât; qu'en cette qualité d'Amiral, il choisiroit tel havre qu'il jugeroit à propos, & le galet nécessaire eu égard au nombre d'hommes dont son équipage seroit composé; qu'en conséquence il seroit tenu d'aller ou envoyer mettre à l'échaffaud du croc, un papier ou tableau, sur lequel il déclareroit le jour de son arrivée & le nom du havre qu'il auroit choisi, laquelle déclaration il signeroit ou feroit signer par quelqu'un de ses gens.

Que de même & dans le même ordre, à mesure que les autres maîtres de navires arriveroient, ils feroient sur le tableau la déclaration du jour de leur arrivée & du havre qu'ils auroient choisi; à l'effet de quoi ce tableau demeureroit à l'échaffaud du croc, sous la garde d'un homme de l'Amiral, jusqu'à ce que tous les maîtres de navires y eussent été inscrits, avec les noms des havres & galets par eux pris, après quoi le tableau seroit remis à l'Amiral.

Il fut décidé aussi par ce Réglement, que si quelque échaffaud étoit rompu ou brisé par les sauvages ou autrement, les débris en appartiendroient à celui qui en étoit le propriétaire, avec défenses à tous autres de s'en emparer, & de les transporter dans un autre havre ou galet.

Enfin défenses furent faites, à tout maître de navire de jetter son lest dans les havres, le tout sur peine de 400 liv. d'amende.

Tel étoit ce Réglement qui, comme il a été observé, fut approuvé & homologué au Parlement de Rennes le 31 dudit mois de Mars 1740, pour être exécuté selon sa forme & teneur, avec défenses à tous propriétaires des navires, capitaines, pilotes, mariniers & tous autres d'y contrevenir, à peine de 500 liv. d'amende, au paiement de laquelle demeureroient affectés les vaisseaux & cargaisons des contrevenans.

Au moyen de cet ordre établi par les Bretons pour la pêche à la côte du petit Nord, plusieurs François des autres provinces y étant allés pour en partager les profits, de peur que quelques-uns d'eux ne refusassent de se soumettre au Réglement, sous prétexte qu'il n'avoit pas été fait avec eux, ce qui auroit causé les mêmes désordres que l'on avoit voulu éviter, le Roi jugea à propos, par Arrêt du Conseil du 28 Avril 1671, de déclarer commun, avec tous ses sujets qui iront d'orénavant à la pêche des morues à la côte du petit Nord, ce Réglement & l'Arrêt du Parlement de Rennes qui l'avoit autorisé.

C'est aussi ce même Réglement qui a servi de base aux quatre premiers articles du présent titre.

Jusques-là long-temps encore après, en un mot jusqu'à la paix d'Utrecht, les François étoient seuls en droits & en possession de faire la pêche des morues sur le banc & à l'Isle de Terre-Neuve, aussi bien que sur les côtes voisines ; & si les Anglois les y troubloient, ce n'étoit que par un esprit d'intolérance & d'usurpation qui leur est propre, ou à la faveur des guerres élevées entre les deux nations. Mais depuis le traité d'Utrecht les choses ont changé au moyen de la cession faite aux Anglois de l'Isle de Terre-Neuve. Par là à la verité, la France n'a pas perdu le droit de pêcher, sur le banc Terre-Neuve, ni sur les côtes de cette Isle, Louis XIV, l'ayant expressément réservé pour ses sujets, avec faculté d'avoir dans l'Isle des échaffauds & des cabanes dans le temps de la pêche, pour y préparer, saler & sécher leurs poissons sur les greves, depuis le Cap de Bonavista, jusqu'à la pointe riche : mais les Anglois, qui auparavant estimoient peu cette pêche, s'en sont fait depuis un objet capital, jusques-là qu'ils n'ont rien négligé pour en exclure les François ou les en dégoûter. Tentative injuste, ainsi que dans le projet d'envahir en pleine paix toutes nos possessions du Canada, & dont toute l'Europe a intérêt d'empêcher la réussite.

ARTICLE PREMIER.

QUand nos sujets iront faire la pêche des molues aux côtes de l'Isle de Terre-Neuve, le premier qui arrivera ou envoyera sa chaloupe au havre appellé du Petit-maître, aura le choix, & prendra l'étendue du galet qui lui sera nécessaire, & mettra au lieu dit, l'échaffaud du croc, une affiche signée de lui, contenant le jour de son arrivée, & le nom du havre qu'il aura choisi.

CEt article est tiré absolument du Réglement des Bretons du 26 Mars 164 : dont il vient d'etre parlé, homologué au Parlement de Rennes par Arrêt du 31 du même mois, & déclaré commun avec tous les François qui iroient d'orénavent à la pêche des morues sur les côtes de Terre-Neuve & du petit No d, par Arrêt du Conseil du 28 Avril 1671.

Il n'y a que le titre d'Amiral qui n'est pas donné ici, au maître de navire qui arrive le premier, *au havre appellé du Petit maître ;* mais l'usage ne s'en est pas moins conservé, en conséquence de ce Réglement & de l'Arrêt du Conseil qui l'a confirmé. Les avantages attribués par cet article & par l'art. 5 ci-après, au maître de navire le premier arrivé, ont excité dans tous les temps l'émulation des capitaines de navires allant à la pêche de la morue.

Comme ils partent quelquefois en flotte, & que ceux expédiés en différens ports, se rencontrent assez souvent a la mer, ils vont de compagnie jusqu'à ce qu'il ne leur reste plus que quelques lieues à faire pour arriver au lieu de la pêche. Alors c'est à qui sera rendu le premier, & à cette fin chacun fait les derniers efforts pour devancer tous les autres.

En conséquence de cet article, qui en cette partie n'avoit fait que se conformer à l'usage, c'étoit le capitaine qui envoyoit le premier sa chaloupe au

havre du Petit maître, qui étoit l'Amiral de la pêche. Il arrivoit delà que les capitaines, quoiqu'il restât encore plusieurs lieues à faire pour attendre le but mettoient à l'envie leurs chaloupes à la mer avec leurs meilleurs matelots, & que les uns & les autres forçant de voiles & de rames, se disputoient la primauté de l'arrivée; d'où s'ensuivoit assez souvent la perte de quantité de chaloupes avec leurs équipages. Pour rémédier à un abus aussi dangereux, est intervenue l'Ordonnance du 8 Mars 1702, qui a fait défenses à tous capitaines allant à la pêche de la morue, d'envoyer leurs chaloupes à terre avant d'avoir mouillé l'ancre, à peine de 1000 liv. d'amende pour la premiere fois & de punition corporelle en cas de récidive. La même Ordonnance porte qu'à l'avenir, ce sera le capitaine du premier navire qui mouillera l'ancre sur les côtes où se fait la pêche, qui sera le maître du galet & qui aura les prérogatives qui y sont attachées par la présente Ordonnance de 1681, dont l'exécution est recommandée pour le surplus par ladite Ordonnance du 8 Mars 1702, avec injonction au Gouverneur & autres Officiers commandans pour le Roi sur la côte, d'y tenir la main.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

QUI déclare commun avec tous les sujets du Roi, le Réglement fait par les Négocians de Bretagne, au sujet de la pêche du petit Nort, & l'Arrêt du Parlement de Rennes, intervenu en conséquence au mois de Mars 1640.

Du 28 Avril 1671.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

SUr ce qui a été représenté au Roi en son Conseil, que les Négocians de Saint-Malo & autres de la Province de Bretagne, ont été les seules jusqu'à présent, qui ont fait la pêche des molues de Terre-Neuve, dans la côte du petit Nord; & comme il arrivoit des désordres par la mésintelligence des capitaines ou maîtres des vaisseaux pour le choix des havres où se fait ladite pêche, & que les Sauvages se prévalant de cette discussion, tuoient très-souvent les matelots, rompoient & ruinoient les échafauds qui étoient dans les havres, cela auroit donné lieu à un Réglement fait par les principaux Négocians de ladite province de Bretagne, le 26 Mars 1640, confirmé Par Arrêt du Parlement de Rennes du 31 dudit mois; par lequel il est entr'autres choses ordonné que tous les vaisseaux qui iront à ladite côte pour y faire la pêche, seront tenus d'envoyer au havre du petit Maître, & que le premier qui mouilleroit l'ancre dans ledit havre, seroit reconnu pour Amiral, & pour cet effet qu'il mettroit l'enseigne sur son grand mât, & auroit le choix de tel havre que bon lui sembleroit pour faire la pêche, & d'un galet nécessaire pour la quantité d'hommes dont son vaisseau seroit équipé; & d'autant qu'il y a à présent d'autres vaisseaux que ceux de ladite Province de Bretagne, qui vont à la pêche des molues audit havre du petit Maître, & que sous prétexte que lesdits Réglement & Arrêt ne sont pas rendus avec les intéressés auxdits vaisseaux, il pourroit arriver quelque difficulté pour l'exécution d'iceux, ce qui causeroit les mêmes désordres qu'on a voulu éviter; à quoi etant nécessaire de pourvoir, & oui le rapport du Sieur Colbert, Conseiller du Roi en tous ses Conseils, Contrôleur général des Finances, & tout considéré: Sa.

Majesté en son Conseil, a déclaré lesdits Réglement & Arrêt du Parlement de Rennes desdits jours, 26 & 31 Mars 1640, communs avec tous ceux de ces sujets qui iront dorénavant à la pêche des molues de Terre-Neuve dans la côte du petit Nord ; ordonne qu'ils seront exécutés selon leur forme & teneur : & à cette fin, veut S. M. que le présent Arrêt soit lu, publié & affiché dans tous les ports & havres du Royaume, & par-tout ailleurs où besoin sera, afin que personne n'en ignore. Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Paris, le 28.e jour d'Avril 1671.

Signé, COLBERT.

ORDONNANCE DU ROI,

Pour la Pêche des Molues.

Du 8 Mars 1702.

DE PAR LE ROI.

SA Majesté a réglé par son Ordonnance du mois d'Août 1681, liv. 5, tit. 6, que quand ses sujets iroient faire la pêche de la molue aux côtes de l'Isle de Terre-Neuve, le premier qui arrivera ou enverra sa chaloupe, aura le choix de prendre l'étendue du galet qui lui sera nécessaire ; mais ayant été informée qu'il est arrivé depuis que les capitaines des vaisseaux, par le desir d'avoir ce choix, détachoient de fort loin leurs chaloupes, ce qui en a fait perdre plusieurs avec leurs équipages ; & estimant nécessaire de remédier à un abus d'une si dangereuse conséquence, Sa Majesté a fait très-expresses inhibitions & défenses aux capitaines qui commanderont les vaisseaux de ses sujets, qui seront envoyés à la côte de Terre-Neuve pour y faire la pêche de la molue, d'envoyer leurs chaloupes à terre avant d'avoir mouillé, à peine de mille livres d'amende pour la premiere fois, & de punition corporelle en cas de récidive ; & a ordonné & ordonne que ce sera à l'avenir le maître du premier navire qui mouillera l'ancre sur les côtes de ladite Isle, qui aura le choix & prendra l'étendue du galet qui lui sera nécessaire, Sa Majesté, lui attribuant pour le surplus toutes les prérogatives & privileges accordés par ladite Ordonnance de 1681, à celui dont la chaloupe aborderoit la premiere à ladite côte. Enjoint Sa Majesté au Gouverneur & autres Officiers commandans pour son service dans ladite Isle, de tenir la main à l'exécution de ladite Ordonnance, & aux Officiers de l'Amirauté de la faire publier & afficher, afin que les capitaines desdits bâtimens n'en prétendent cause d'ignorance. Fait à Versailles, le 8 Mars 1702. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, PHELYPEAUX, & scellé.

ARTICLE II.

TOus les maîtres qui arriveront ensuite seront tenus d'aller ou envoyer successivement à l'échaffaud du croc, & d'écrire sur la même affiche, le jour de leur arrivée, le nombre de leurs matelots, & les havres ou galets qu'ils auront choisis à proportion de la grandeur de leur vaisseau & de leur équipage.

ON voit encore une grande conformité entre cet article & ledit Réglement, le but que l'on s'y est proposé a été de prévenir les discussions pour le choix des havres ou galets entre les maîtres des navires. Il n'y avoit point de meilleur expédient que celui de régler que le choix appartiendroit à celui qui

arriveroit le premier au havre du petit Maître, successivement aux autres à mesure qu'ils y arriveroient, à la charge par eux néanmoins d'envoyer à l'échaffaud du croc écrire sur l'affiche ou tableau, le jour de leur arrivée, avec déclaration des havres ou galets par eux choisis, à proportion de la grandeur du vaisseau & de la force de l'équipage d'un chacun, à l'effet de quoi le nombre des matelots seroit indiqué.

Par là en effet les postes d'un chacun étant reconnus, avec défenses aux uns d'entreprendre sur ceux des autres, & de placer ailleurs que dans leur rang & ordre de pêche tout sujet de discorde devoit naturellement être banni.

Cependant le temps précis dans lequel, les maîtres de navires devoient faire leur choix des havres & galets, n'étant point déterminé par le Réglement de Bretagne de 1640, il s'élevoit des contestations entr'eux, qui étoient suivies assez souvent de la démolition & du pillage des échaffauds; ce qui donna lieu à deux Arrêts du Parlement de Rennes, des 15 Mars 1662 & 24 Avril 1687 pour y rémedier en conformité des délibérations de la Communauté de S. Malo, des 31 Décembre 1661 & 7 Avril 1662. Et comme la présente Ordonnance n'avoit pas non plus fixé le temps de faire cette déclaration, il intervint au Conseil d'Etat du Roi l'Arrêt du 3 Mars 1684 qui suit, portant que les capitaines, maîtres & officiers des vaisseaux françois qui iroient pêcher aux côtes de Terre-Neuve, seroient tenus de déclarer par écrit, une heure après leur arrivée, les havres ou galets qu'ils auroient choisis pour faire leur pêche & écheries, selon leur rang & ordre de leur arrivée, avec défenses d'y contrevenir, ni démolir aucuns échaffauds, loges ou autres ouvrages servant à ladite pêche, à peine de 500 liv. d'amende applicables aux hôpitaux du lieu, d'où les vaisseaux seroient partis.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

Au sujet de la pêche des Molues.

Du 3 Mars 1684.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

LE Roi s'étant fait représenter en son Conseil, l'Arrêt rendu en la Cour de Parlement de Bretagne, le 13 Mars 1662, par lequel ladite Cour auroit ordonné que les articles contenus en la délibération de la Communauté de Saint Malo, du 31 Décembre 1661, portant que tous les vaisseaux qui arriveront à la côte du Chapeau-rouge, en l'Isle de Terre-Neuve, pour y pêcher, seront obligés, dans vingt-quatre heures après leur arrivée, de choisir le havre où ils voudront faire leur pêche & sécherie, & que défenses seroient faites à toutes personnes d'abattre ni démolir les échaffauds, ni se saisir d'aucune chose, servant à ladite pêche, appartenant à d'autres, ensemble les articles contenus en l'état du 7 Avril 1662, contenant le nombre d'hommes que chaque galet ou havre peut contenir commodément, seroient exécutés; avec défenses à tous propriétaires de vaisseaux, capitaines, pilotes & autres d'y contrevenir, à peine de cinq cens livres d'amende, applicable à l'hôpital de la ville de Saint-Malo: autre Arrêt de ladite Cour du 24 Avril 1681, par lequel elle auroit ordonné qu'en exécutant les précédens

Arrêts, les capitaines, maîtres & officiers des vaisseaux déclareroient par écrit, aussi-tôt leur arrivée, ou au plus tard une heure après, les havres & galets où ils voudroient faire leur pêche & sécherie, selon le rang & ordre de leur arrivée, & que l'amende de cinq cens livres portée par l'Arrêt du 8 Février 1681, seroit payée par les capitaines, maîtres & autres officiers qui auroient contrevenu seulement. Et Sa Majesté étant informée, que quoique lesdits Arrêts du Parlement de Bretagne, soient conformes à l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, néanmoins ils sont presque demeurés sans exécution, & plusieurs Négocians de la ville de Saint-Malo & autres du Royaume refusent d'y obéir: de sorte que l'année derniere il y a eu plusieurs contestations entre les capitaines & maîtres de navires pour le choix des havres & galets, & presque tous les échaffauds du Chapeau-rouge ont été rompus. A quoi voulant pourvoir: S. M. étant en son Conseil, a ordonné & ordonne que conformément à l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, & aux Arrêts dn Parlement de Bretagne, des 15 Mars 1662, & 24 Avril 1681, qui seront exécutés selon leur forme & teneur; les capitaines, maîtres & ofhciers des vaisseaux françois, qui iront pêcher aux côtes de Terre-Neuve, seront tenus de déclarer par écrit, une heure après leur arrivée les, havres ou galets qu'ils auroient choisi pour faire leur pêche & sécherie, selon leur rang & ordre de leur arrivée, avec défenses d'y contrevenir, ni démolir aucuns échaffauds, loges ou autres ouvrages, servant à ladite pêche, à peine de 500 livres d'amende, applicable aux hôpitaux des lieux d'où les vaisseaux seront partis, laquelle, sera payée par les capitaines, maîtres & autres officiers qui auront contrevenu. Fait au Conseil d'Etat du Roi, S. M. y étant, tenu à Versailles le troisieme jour de Mars mil six cens quatre-vingt-quatre.

Signe, COLBERT.

ARTICLE III.

LE capitaine arrivé le premier, fera garder l'affiche par un des hommes de son équipage, qu'il laissera sur le lieu, jusqu'à ce que tous les maîtres y aient écrit leur déclaration, qui sera mise ensuite entre ses mains.

CEci est encore d'après ledit Réglement de 1640, & a pour but de rendre notoire les postes choisis par chaque maître de navire, afin que les uns n'entreprennent point sur les autres, ou qu'en cas de contravention de la part de quelqu'un, cette affiche serve de piece de conviction contre lui: à l'effet de quoi, le tableau étant rempli, doit être remis à l'Amiral, chargé par l'article 12 ci-après de dresser procès-verbal de toutes les contraventions aux dispositions des articles du présent titre.

ARTICLE IV.

FAisons défenses à tous maîtres & mariniers, de s'établir en aucuns havres ou s'accommoder d'aucunsgalets, sans en faire leur déclaration en la forme ci-dessus, & de troubler aucuns maîtres dans le choix qu'ils auront fait, à peine de cinq cens livres d'amende.

LEs mêmes précautions avoient aussi été prises par le Réglement de 1640. Il n'y a de différence, qu'en ce que l'amende n'y étoit portée qu'à 400 liv. mais l'Arrêt du Parlement de Rennes l'avoit fixée comme ici à 500 liv.

au paiement de laquelle les navires & cargaisons des contrevenans demeureroient affectés, ce qui est de droit.

Au surplus, l'amende n'ayant point ici d'application particuliere, comme dans l'Arrêt du Conseil ci-dessus du 3 Mars 1684, il faut dire qu'elle appartient, comme toutes les autres que prononce cette Ordonnance, à M. l'Amiral. Savoir en entier, si elle est déclarée encourue dans une Amirauté particuliere, & pour moitié seulement, si c'est dans un Siege de Table de Marbre, l'autre moitié dévolue au Roi. *Suprà* art. 10, tit. 1.er du liv. 1.er

ARTICLE V.

LE premier de nos sujets qui arrivera aussi avec son vaisseau en la baie de Canada pour y faire la pêche des molues, sera le maître du galet pour y prendre la place qui lui sera nécessaire, même pour y marquer successivement à ceux qui viendront après lui, celles dont ils auront besoin, eu égard à la grandeur de leur vaisseau, & au nombre de gens dont ils seront équipés.

IL n'est plus question ici de la pêche du petit Nord, où il faut aller au havre du petit Maître & à l'échaffaud du croc; mais de la pêche dans la baie de Canada, & cependant comme l'ordre de la pêche y doit également être observé pour éviter la confusion & les disputes, il est réglé tout de même, que le maître de navire qui arrivera le premier dans la baie de Canada pour y faire la pêche des morues, sera le maître du galet pour y prendre la place qui lui sera nécessaire. Il a de plus le droit de marquer successivement à ceux qui viendront après lui, celles dont ils auront besoin, eu égard à la grandeur de chaque vaisseau, & du nombre des gens de l'équipage.

Il est entendu qu'il tiendra à cet effet un rôle, où il écrira les noms de chaque maître, avec indication des places qu'il leur aura assignées, & qu'au surplus, il n'abusera pas de son pouvoir dans la distribution des places.

ARTICLE VI.

FAisons défenses au Gouverneur ou Capitaine de la côte, depuis le Cap des Rosiers jusqu'au Cap d'Epoir, & à tous autres, sous peine de désobéissance, de troubler le premier maître arrivant dans la baie, au choix, & en la distribution des places sur le galet.

CEt article est dans le même esprit que l'article 10 du tit. 3, ci-dessus des parcs & pêcheries. La pêche pour être avantageuse & recherchée avec émulation, doit être libre, & à cete fin les Gouverneur, Commandans, Capitaines & autres Officiers des troupes, ne doivent nullement s'en mêler. Ils favoriseroient

favoriseroient qui bon leur sembleroit, & leur protection ne seroit pas toujours gratuite.

Il ne conviendroit pas même à cause des conséquences, que les maîtres de navires qui auroient à se plaindre de la partialité & de l'injustice du maître du galet dans la distribution des places de pêche, se pourvussent devant le Gouverneur ou Capitaine de la côte. Ils ne pourroient donc en porter leur plainte qu'au Siege de l'Amirauté du lieu, s'il y en avoit, si non, au retour, devant les Juges de l'Amirauté du lieu d'où seroit parti ce maître du galet.

Il y a pourtant un cas, où les capitaines de navires doivent se pourvoir devant le Gouverneur ou Commandant; c'est lorsqu'ils entendent disputer à celui qui se prétend maître du galet, sa primauté, pour n'être arrivé le premier qu'avec sa chaloupe sans avoir mouillé l'ancre le premier, parce que c'est là une contravention à l'Ordonnance du 28 Mars 1702, rapportée sur l'art. premier ci-dessus, à l'exécution de laquelle Ordonnance il est enjoint au Gouverneur & Commandant du lieu de tenir la main : mais à cela près elle ne déroge en rien à la disposition du présent article.

ARTICLE VII.

FAisons aussi défenses, sous peine de cinq cens livres d'amende, aux maîtres & équipages des vaisseaux qui arriveront, tant aux côtes de Terre-neuve, qu'en la baye de Canada, *de jetter le lest dans les havres*, *de s'emparer des sels & huiles qui s'y trouveront*, & de rompre, transporter ou brûler les échafauds, lesquels appartiendront aux maîtres qui auront fait choix des havres ou galets sur lesquels ils auront été laissés.

DE jetter le lest dans les havres. Ces défenses avoient déjà été faites dans le Réglement de 1640, & on comprend en effet de quelle conséquence il est, que les havres soient conservés dans leur profondeur & netteté, sans aucun encombrement, comme s'en explique l'article premier, titre premier du liv. 4 ci-dessus C'est aussi par la même raison qu'il est défendu également, de jetter le lest dans les ports, canaux, bassins & rades. Article 6, tit. 4 du même livre 4.

De s'emparer des sels & huiles qui s'y trouveront. On suppose ici qu'ils y ont été laissés d'une précédente pêche; & comme par là ils sont censés abandonnés en faveur du pêcheur qui viendra dans la suite occuper la même place; c'est aussi à celui qui en a fait le choix, que notre article veut que cela appartienne, de même que les échafauds qui auront pareillement été laissés, avec défenses à tous autres de s'emparer de ces sels & huiles, & de rompre, transporter ou brûler ces échafauds, sous la même peine de 500 livres d'amende. Ces défenses regardent aussi-bien le maître du navire qui, ayant laissé toutes ces choses, voudroit les reprendre en retournant une autre année à la pêche, que tous les autres capitaines de navires; à moins qu'il ne fût arrivé à temps

pour choisir de nouveau ce même havre ou galet. De sorte que sans cela il pourroit réclamer ces mêmes choses comme lui appartenantes, ni sous ce prétexte demander la préférence de ce havre, parce que ce seroit lui attribuer en quelque sorte un droit de propriété ou de possession exclusive sur des terreins dont notre Ordonnance, en vue d'exciter l'ardeur des pêcheurs, a voulu que le choix appartînt indistinctement chaque année, à ceux qui arriveroient les premiers, avec pleine & entiere faculté de se servir des établissemens qu'ils y trouveroient.

Par la même raison qu'il y va de l'intérêt & de l'avantage de la pêche, je ne croirois point qu'il fût permis à ceux qui se seroient servis de ces établissemens, même à ceux qui les auroient faits, de les ruiner en se retirant de la pêche, pour empêcher d'autres d'en profiter.

ARTICLE VIII.

LEur défendons pareillement de s'emparer des chaloupes échouées sur le galet, ou laissées dans la petite riviere de la baye des molues, sans un pouvoir spécial des propriétaires des chaloupes, à peine d'en payer le prix & de cinquante livres d'amende.

IL n'en est pas des chaloupes qui ne peuvent pas être censées destinées à un havre ou galet, plutôt qu'à un autre, comme des autres objets compris dans l'article précédent. Elles ne sont pas censées abandonnées au premier venu ; on présume qu'elles n'ont été laissées que parce que ceux à qui elles appartiennent n'ont pas pu faire autrement, ou que leur intention a été en tout cas, de s'en servir à leur retour pour une autre pêche, ce qui est assez ordinaire. Lamare, *loc. cit. fol. 57, col. 1 in fine.* C'est pour cela qu'il est défendu aux pêcheurs de s'en emparer sans un pouvoir spécial des propriétaires, à peine d'en payer la valeur & de 50 liv. d'amende. Et rien n'est plus juste, puisque les propriétaires de ces chaloupes en conservant leur droit de propriété & la faculté d'en disposer, n'empêchent pas ceux qui ont fait choix des havres où elles se trouvent, d'y faire librement leur pêche.

ARTICLE IX.

SI toutefois les propriétaires des chaloupes ne s'en servent, ou n'en ont point disposé, ceux qui en auront besoin, pourront par la permission du capitaiue, le premier arrivé, s'en servir pour faire leur pêche, à condition d'en payer à leur retour les loyers aux propriétaires.

L'Exception que fait cet article est fondée sur le droit de convenance & d'équité. Le propriétaire de la chaloupe n'étant pas sur le lieu pour s'en

ſervir, ou n'en ayant pas diſpoſé; par quelle raiſon ſeroit-il défendu à un maître qui en auroit beſoin, pour avoir perdu la ſienne ou autrement, de s'en ſervir avec l'agrément du capitaine, le premier arrivé, qui eſt l'amiral ou maître du galet? Mais c'eſt à condition d'en payer au retour, le loyer au propriétaire; & rien n'eſt plus juſte. J'ajouterai même ou de lui en payer la valeur à eſtimation, s'il l'a perdue dans l'uſage qu'il en a fait, de quelque maniere que la perte ſoit arrivée.

Au ſurplus ſi le propriétaire n'étoit pas connu, il n'en ſeroit pas des chaloupes ainſi laiſſées & ſans maître, comme des ſels, huiles & échaffauds dont il eſt parlé dans l'article 7; c'eſt-à-dire, qu'elles n'appartiendront pas tout de même au premier occupant, & le Commentateur qui a penſé le contraire n'a pas pris garde aux deux articles qui ſuivent.

ARTICLE X.

LE capitaine ou maître qui ſe ſaiſira de quelques chaloupes, ſera tenu de mettre entre les mains du maître qui lui en aura donné la permiſſion, ou en ſon abſence en celles du capitaine établi ſur le galet voiſin, un état contenant le nombre des chaloupes, avec ſa ſoumiſſion, d'en payer le loyer, même de remettre au propriétaire, s'il arrive à la côte, & à tout autre ayant pouvoir de lui.

SAns les précautions indiquées par cet article, un maître de navire qui ſe ſaiſiroit de quelques chaloupes pourroit ſe les approprier impunément, du moins dans le cas que le propriétaire ne ſeroit pas connu.

Pour prévenir cet abus, il eſt ordonné ici à ce maître de navire, de mettre entre les mains du maître du galet, ou du capitaine qui le repréſente en ſon abſence, un état contenant le nombre des chaloupes dont il aura eu permiſſion de ſe ſervir, avec ſoumiſſion de ſa part d'en payer le loyer aux propriétaires, même de les leur remettre s'ils arrivent à la côte, ou à ceux qui ſeront porteurs de leurs ordres.

Ceci au reſte doit s'entendre ſous les peines portées par l'art. 8 ci-deſſus, en cas de contravention.

ARTICLE XI.

SEra auſſi tenu après ſa pêche, de remettre en lieu de ſûreté les chaloupes, & d'en tirer certificat du même capitaine, s'il eſt ſur le lieu, ſinon d'en prendre atteſtation d'un autre étant encore à la côte.

IL s'enſuit delà qu'en aucun cas, les chaloupes laiſſées ſur le lieu de la pêche, ne peuvent jamais appartenir au premier occupant, puiſque le maître qui

les a trouvées & qui s'en eſt ſervi, en prenant les précautions ci-deſſus indiquées, eſt obligé après ſa pêche, de les mettre en lieu de ſûreté & d'en tirer un certificat du maître du galet ou de ſon repréſentant; c'eſt-à-dire, du capitaine qui ſe trouve le premier arrivé de ceux qui reſtent encore à la côte, après que les premiers s'en ſeront retirés.

Au moyen de ce certificat, le maître de navire qui s'eſt ſervi des chaloupes d'autrui, n'eſt plus reſponſable des accidens qui peuvent leur arriver, & il n'en doit que le loyer aux propriétaires. Mais ſi les propriétaires ſont abſolument inconnus, le loyer ſera-t-il dû & partagé comme le fruit d'un épave? Il ſemble que non par argument de l'art. 7; & que c'eſt là une bonne fortune pour le maître de navire, qui ne doit pas plus lui être enviée qu'à celui qui a trouvé des ſels, des huiles & des échaffauds ſur ſon galet. La faveur de cette pêche l'exige de la ſorte. Cependant ce maître dans le même cas que le propriétaire de la chaloupe ſoit inconnu, ne peut pas l'appliquer à ſon profit; il eſt tenu de la mettre en ſûreté, afin qu'elle puiſſe ſervir à d'autres dans la ſuite; & s'il y manque, il ſera pour le moins ſujet à l'amende de cinquante livres, portée par l'article 8 ci-deſſus; on pourroit dire même qu'alors l'amende devoit être de la valeur de la chaloupe.

ARTICLE XII.

ENjoignons au capitaine du premier navire arrivé aux côtes de Terre-neuve ou dans la baye de Canada, de dreſſer procès-verbal de toutes les contraventions aux articles ci-deſſus, de le ſigner & faire ſigner par les officiers de ſon équipage, & de le mettre à ſon retour entre les mains des Juges de l'Amirauté, pour y être pourvu.

C'Eſt encore ici un des privileges du maître du galet, autrement de l'amiral de la pêche; mais en même temps, c'eſt auſſi une obligation qui lui eſt impoſée de dreſſer procès-verbal de toutes les contraventions aux articles ci-deſſus; lequel procès-verbal il doit ſigner & le faire ſigner par les principaux officiers de ſon équipage, & le remettre à ſon retour entre les mains des Juges de l'Amirauté pour y être pourvu. Ce qui s'entend à la requête, pourſuite & diligence du Procureur du Roi de l'Amirauté, contre les contrevenans domiciliés dans le diſtrict de la même Amirauté. Et à l'égard des juſticiables de quelqu'autre Amirauté, à la diligence du Procureur du Roi, tout de même dans chaque Amirauté; à l'effet deſquelles pourſuites, le Procureur du Roi du Siege où le procès-verbal aura été dépoſé, leur enverra des expéditions en forme, pour ſervir de piece de conviction contre les contrevenans.



ARTICLE XIII.

DEfendons à tous maîtres de navires, faisant la Pêche des molues sur le banc de Terre-Neuve ou dans la baye de Canada, de faire voile pendant la nuit, à peine de payer le dommage qu'ils pourroient causer en cas qu'ils abordent quelque vaisseau, quinze cens livres d'amende, & de punition corporelle, s'il arrive perte d'homme dans l'abordage.

LEs motifs de cet article y sont suffisamment expliqués, c'est pour prévenir les abordages qui seroient comme inévitables, & le dommage qui en résulteroit, s'il étoit permis aux capitaines de navires de quitter la pêche & de faire voile pendant la nuit.

C'est dans le même esprit que dans l'art. 5, tit. 8 du livre 4 ci-dessus, il est décidé que, quand un vaisseau en rade voudra faire voile pendant la nuit, le maître sera tenu, dès le jour précédent, de se mettre en lieu propre pour sortir, de maniere qu'il le puisse faire sans aborder ou faire dommage à aucun de ceux qui seront en même rade; & si dans le cas de la pêche des molues, il est défendu indistinctement de faire voile durant la nuit, sans laisser la liberté au maître du navire de s'écarter & mettre en lieu propre à éviter tout abordage; c'est que cela n'est pas moralement pratiquable, attendu que les navires tant qu'ils sont à la pêche, sur-tout sur le grand banc. ne sont pas à l'ancre & qu'il dérivent continuellement.

Le danger étant donc manifeste en laissant la pêche & faisant voile pendant la nuit; c'est pour cela que la peine prononcée par cet article est beaucoup plus grande que celle portée par ledit article 5, du tit. des rades, puisque au lieu d'une amende arbitraire, il est question ici d'une amende de 1500 liv. & même de punition corporelle, s'il arrive perte d'homme dans l'abordage.

Mais de ce qu'il est défendu aux pêcheurs de molues de faire voile indistinctement durant la nuit, il ne s'ensuit pas de même qu'il ne leur soit pas permis non plus de s'arrêter & jetter l'ancre. Il faut dire au contraire qu'ils le peuvent à l'exemple des pêcheurs de hareng qui pêchent aussi en ligne & en dérivant; mais c'est à condition de se retirer si loin du lieu de la pêche, qu'il n'en puisse arriver aucun dommage, conformément à la disposition de l'art. 4 du tit. précédent.

Le Commentateur à la suite de cet article renvoie sur le fait de la pêche des morues à un Arrêt du Conseil du 3 Mars 1685. Il s'est trompé, il n'y a point d'Arrêt de cette date; mais seulement du 3 Mars 1684, il est rapporté sur l'art. deux ci-dessus.

Pour prévenir aussi le danger du feu, par Ordonnance du Roi du 23 Juillet 1737, il est défendu aux gens de mer des équipages des navires destinés pour la pêche de la morue, d'embarquer des paillasses ni autres meubles où il y ait de la paille, foin ou autres herbes seches, à peine de 50 liv. d'amende, dont la moitié applicable au dénonciateur. Ce qui a donné lieu à cette Ordonnance,

c'eſt qu'un navire avoit été récemment conſumé par les flammes à la rade de St. Malo, au moyen d'une paillaſſe où le feu avoit pris.

En temps de paix, il a toujours été libre d'aller à la pêche de la morue, comme à toute autre pêche, ſans en obtenir une permiſſion ſpéciale du Roi; mais en temps de guerre ç'a été ſouvent autre choſe par rapport à cette pêche, à cauſe du danger où étoient les pêcheurs d'être pris par les ennemis dans ces parages éloignés.

Delà la précaution jugée néceſſaire de leur donner des eſcortes. Dans l'origine c'étoit M. l'Amiral qui fourniſſoit ces eſcortes. Les preuves en ſont rapportées ſur l'art. 5 tit. des loyers des matelots, qui eſt le 4 du liv. 3 ci-deſſus, & ſur le titre premier du préſent livre. Depuis le rétabliſſement de la charge d'Amiral, il n'y a plus eu d'eſcorte qu'avec les vaiſſeaux du Roi.

Avant que Louis XIV eût porté la marine Royale au degré de force, où il s'étoit propoſé de la faire monter, ces eſcortes ne furent pas pleinement gratuites. En ce qui concerne la pêche de la morue, les capitaines des navires qui y alloient, étoient obligés de payer 3 liv. par tonneau de port de leurs vaiſſeaux, entre les mains du Tréſorier général de la Marine, qui leur delivroit en conſéquence des paſſe ports du Roi, ſans leſquels il ne leur étoit pas permis d'aller à cette pêche, & s'ils étoient rencontrés en mer, par le capitaine commandant les vaiſſeaux d'eſcorte, ſans en être munis, leurs navires étoient ſujets à confiſcation. C'eſt ce qui réſulte de l'Arrêt du Conſeil du 27 Novembre 1675, confirmatif de deux Ordonnances des 8 & 11 Février de la même année, & renouvellé par autre Arrêt du Conſeil du 2 Janvier 1677.

Il ne paroît pas que depuis cette époque, Louis XIV ait renouvellé cette impoſition de 3 liv. par tonneau, ni aucun autre droit d'eſcorte, quoiqu'il ait continué de fournir des vaiſſeaux d'eſcorte, & en ſuite d'avoir des vaiſſeaux en croiſieres pour la garde des côtes, tant en Europe qu'en Amérique; ce qui protégeoit le commerce & la pêche plus efficacement encore que les convois.

Les convois ont été remis en uſage dans la derniere guerre, terminée par la paix d'Aix-la-Chapelle en 1748; ſur quoi voir les obſervations ſur ledit art. 5 du tit. des loyers des matelots. Les vaiſſeaux qui en profitoient étoient obligés de payer 4 pour cent de la valeur de leur cargaiſon pour l'aller, & autant pour le retour; mais cela ne regardoit que le commerce des Iſles de l'Amérique, & nullement les vaiſſeaux qui alloient à la pêche de la morue, à l'Iſle Royale ou en Canada. Ils n'étoient ſujets à aucune impoſition, quoiqu'ils fuſſent ſouvent eſcortés par des vaiſſeaux du Roi.



ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

QUI ordonne, qu'à commencer du jour de la publication du présent Arrêt, il sera délivré par le Commis du Trésorier Général de la Marine, en chacune des Villes de la Rochelle, Bordeaux, Nantes, Saint Brieu, Saint Malo & le Havre de Grace, des Passe-ports de Sa Majesté, à tous capitaines & maîtres de vaisseaux que ses sujets envoyeront à la pêche des molues ès mers de Terre-Neuve & autres Isles & Terres de l'Amérique Septentrionale.

Du 2 Janvier 1677.

Extrait des Registres du Conseil d'État.

LE Roi ayant, par Arrêt de son Conseil du 27 Novembre 1675, ordonné qu'il seroit délivré par les Commis du Trésorier de la Marine, en chacune des villes de la Rochelle, Bordeaux, Nantes, Saint Brieu, Saint Malo & le Havre de grace, des passe-ports de Sa Majesté aux vaisseaux que ses sujets envoyeroient à la pêche des Molues ès mers de Terre-Neuve & autres Isles & Terres de l'Amérique Septentrionale, en payant trois livres par tonneau du port desdits vaisseaux pour être employées à l'armement des vaisseaux de guerre, destinés pour la sûreté de ladite pêche. Et voulant continuer de donner la même escorte auxdits vaisseaux, en faisant payer lesdites trois livres par tonneau pour servir au même armement qu'Elle a résolu pour l'année présente : Sa Majesté étant en son Conseil, a ordonné & ordonne qu'à commencer du jour de la publication du présent Arrêt, il sera délivré par les Commis du Trésorier général de la Marine, en chacune des villes de la Rochelle, Bordeaux, Nantes, Saint Brieu, Saint Malo & le Havre de grace, des passe-ports de Sa Majesté, à tous les capitaines & maitres des vaisseaux que ses sujets envoyeront à la pêche des molues ès mers de Terre-Neuve & autres Isles & Terres de l'Amérique Septentrionale, en payant trois livres par chacun tonneau du port desdits vaisseaux, pour être employées à l'armement & équipement des vaisseaux de guerre, que Sa Majesté à destinés pour l'escorte & la sûreté de ladite pêche ; lesquels passe-ports seront représentés au capitaine, commandant lesdits vaisseaux qu'Elle envoyera audit pays, par les maitres & capitaines desdits vaisseaux qui iront à ladite pêche ; & à faute de ce faire, ceux qui seront rencontrés en mer sans être munis desdits passe-ports, seront ramenés dans les ports du Royaume, sans souffrir qu'ils fassent ladite pêche, pour être procédé à la confiscation d'iceux. Enjoint Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, en leur faisant défenses de délivrer les congés & permissions nécessaires aux maîtres & capitaines desdits vaisseaux qu'après qu'ils leur auront fait apparoir des passe-ports de Sa Majesté, & de la quittance de paiement de ladite somme entre les mains desdits Commis. Fait au Conseil d'État du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Saint Germain en Laye le deuxieme jour de Janvier mil six cens soixante-dix-sept. *Signé*, COLBERT.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE : A nos chers & bien amés les Officiers de l'Amirauté de Ponant, SALUT. Ayant par l'Arrêt dont l'extrait est ci-attaché sous le contrescel de notre Chancellerie, cejourd'hui donné en notre Conseil d'État, Nous y étant, ordonné qu'à commencer du jour de la publication dudit Arrêt, il sera délivré par le Commis du Trésorier général de la Marine en chacune des villes de la Rochelle, Bordeaux, Nantes, Saint Brieu, Saint Malo & le Havre de Grace, de nos passe-ports à tous les capitaines & maîtres des vaisseaux que nos sujets envoyeront à la pêche des molues ès mers de Terre-Neuve & autres Isles & Terres de l'Amérique Septentrionale, en payant trois livres par chacun tonneau du port desdits vaisseaux, pour être employées à l'armement & équipement des vaisseaux de guerre que Nous

avons destinés pour l'escorte & la sûreté de ladite pêche. A ces causes, Nous vous mandons & ordonnons de tenir la main à l'exécution ponctuelle dudit Arrêt, & de le faire publier & afficher par-tout ou besoin sera. Commandons au premier notre Huissier ou Sergent sur ce requis, de faire tous actes & exploits nécessaires pour cet effet, sans pour ce demander autre permission: Car tel est notre plaisir. Donné à Saint Germain en Laye le deuxieme jour de Janvier, l'an de grace mil six cens soixante-dix-sept, & de notre regne le trente-quatrieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, COLBERT. Et scellé du grand Sceau.

ORDONNANCE DU ROI,

QUI défend aux gens de mer de l'équipage des navires destinés pour la pêche de la morue, d'embarquer des paillasses, ni autres meubles où il y ait de la paille, foin ou autres herbes séches.

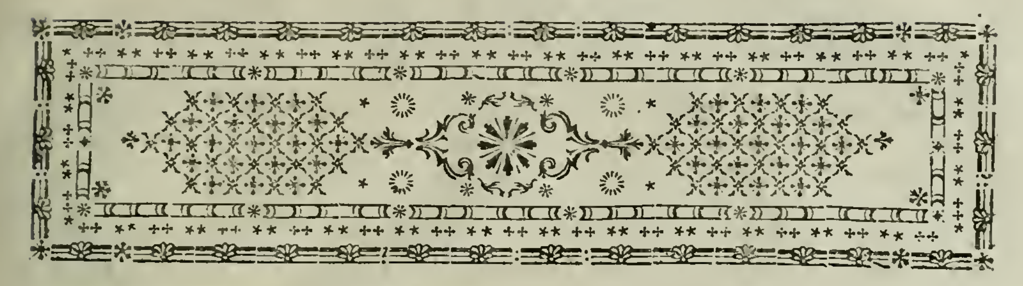
Du 23 Juillet 1737.

DE PAR LE ROI.

SA Majesté étant informée qu'il s'est introduit dans quelques ports de son Royaume, l'usage d'embarquer des paillasses sur les navires destinés pour la pêche de la morue, ce qui a été cause qu'un vaisseau a été consumé par les flammes cette année, à la rade de Saint Malo: & estimant convenir au bien du commerce de ses sujets, d'empêcher qu'il n'arrive à l'avenir de pareils accidens, Elle fait de très-expresses inhibitions & défenses aux matelots & autres gens de mer, des équipages des navires destinés pour la pêche de la morue, d embarquer pour leur usage aucunes paillasses, ni autres meubles dans lesquels il y ait de la paille ou du foin, ou autres herbes séches; le tout à peine contre chacun des contrevenans, de cinquante livres d'amende, dont la moitié applicable au dénonciateur. Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenanr général de la Province de Bretagne, & aux Intendans de la Marine & des Classes, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera enregistrée aux Greffes des Amirautés, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le vingt-troisieme Juillet mil sept cent trente-sept. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.



TITRE



TITRE VII.

DES POISSONS ROYAUX.



'On mettoit autrefois, au rang des poiſſons royaux, non-ſeulement ceux qui ſont déclarés tels par le premier art. de ce tit. mais encore les turbos, les vives, les ſurmeuillets ou barbarins, les haubars, haubins ou loubines, & généralement tous les poiſſons qui, par leur rareté ou la délicateſſe de leur goût, ſont dignes de la table du Roi, & y ſont ordinairement ſervis. Cleirac, ſur l'art. 37, des Jugemens d'Oleron. Lamart, Traité de la Police, tom. 3, liv. 5, tit. 26, chap. 4, ſect. 7, *fol. 46, col. 2*, *in fine*. Le Dictionnaire de Trevoux, *verbo* poiſſon.

ARTICLE PREMIER.

DÉclarons les dauphins, eſturgeons, ſaumons & truites, être poiſſons royaux, &, en cette qualité, nous appartenir, quand ils ſont trouvés échoués ſur le bord de la mer, en payant les ſalaires de ceux qui les auront rencontrés & mis en lieu de ſûreté.

IL vient d'être dit, qu'autrefois les poiſſons royaux étoient en plus grand nombre, mais ici ils ſont reſtreints aux quatre eſpeces qui ſont indiquées, & qui ſont les dauphins, les eſturgeons ou créacs, les ſaumons & les truites.

Ces poiſſons, au reſte, ne ſont déclarés royaux qu'à l'effet d'appartenir au Roi ſeul, quand ils ſont trouvés échoués ſur le bord de la mer; de maniere que ni les Seigneurs de Normandie, ni M. l'Amiral ſur les autres côtes du Royaume, n'y peuvent rien prétendre à titre d'épave, ni même celui qui les a trouvés ſur le rivage : il a droit ſimplement de prétendre le paiement de ſon ſalaire, & les frais qu'il a faits pour mettre ces poiſſons en ſûreté.

Mais, ſi ces poiſſons ont été pris ou trouvés en pleine mer, ils appartiennent alors à ceux qui les ont pêchés, ſans que le Roi ou ſes Fermiers y puiſſent prétendre aucun droit, ſous quelque prétexte que ce ſoit. C'eſt la diſpoſition de l'art. 3 ci-après. Il ne parle pas à la vérité du cas où ces poiſſons ſont trouvés ſurles flots en pleine mer; mais il eſt exprimé dans le 42.[e] du

tit. des naufrages, en ces termes, *ni sur les poissons gras & autres qui seront conduits & chassés* sur les greves *par l'industrie des pêcheurs.*

Au moyen de cette exception, jamais dans cette Amirauté il ne s'est présenté de cas où l'on pût faire application de la disposition de cet article, parce qu'on a toujours supposé que ces poissons avoient été pris en pleine mer, ou trouvés sur les flots, & qu'à défaut de preuve contraire, il a fallu en passer par-là, comme il a été observé sur l'art. 29 du même tit. des naufrages.

L'esturgeon est aussi un poisson royal en Angleterre, comme le prouve Lamart, tr. de la police, tom. 3, liv. 5, tit. 24, ch. 5, sect. prem. *fol.* 20, *col.* 1.

ARTICLE II.

LES baleines, marsouins, veaux de mer, thons, souffleurs, autres poissons à lard, échoués & trouvés sur les greves de la mer, seront partagés comme épaves, & tout ainsi que les autres effets échoués.

AInsi, outre les poissons dénommés expressément dans cet article, tous ceux de grande espece, dont on peut tirer de la graisse ou de l'huile, sont des poissons à lard, dans le cas par conséquent d'être partagés comme épaves, lorsqu'ils sont trouvés échoués sur les greves de la mer.

C'est-à-dire que, conformément à l'article 29 du tit. des naufrages ci-dessus, il en appartiendra un tiers à ceux qui les auront trouvés; & les deux autres tiers seront dévolus également au Roi ou à ceux à qui il aura cédé son droit, & à M. l'Amiral.

Il n'y a d'exception à cela qu'en faveur des Seigneurs de Normandie, dont les fiefs confinent au bord de la mer, à cause de leur ancien droit de varech, que la présente Ordonnance leur a conservé dans le même tit. des naufrages qui vient d'être cité, art. 37 & suiv. *ubi vide notata.* Il y a été observé entr'autres choses, sur l'art. 42, qu'excepté les poissons royaux, tous les autres à lard ou d'une autre espece, qui sont trouvés échoués sur le rivage, ou à si peu de distance qu'un homme à cheval y puisse toucher avec sa lance, appartiennent, pour le tout, au Seigneur du lieu, à la charge seulement de payer les frais de sauvement. Mais si ces poissons ont été trouvés sur les flots, & conduits sur le rivage, par l'industrie des pêcheurs, le Seigneur n'y peut rien prétendre, sous prétexte que ces poissons auroient pu naturellement être jettés par les flots sur la côte.

Les art. 37 & suiv, des Jugemens d'Oleron partageoient les poissons à lard échoués sur le rivage, entre ceux qui les avoient trouvés & le Seigneur du pays, suivant la coutume de chaque lieu. Les formalités qu'il falloit observer à ce sujet, y sont exactement marquées; & les frais, conformément à l'équité & à la justice, devoient être pris sur la chose, afin que le Seigneur en supportât sa part. Il en étoit de même des autres choses échouées sur le rivage, quoiqu'elles fussent de nature à avoir appartenu à quelqu'un, pourvu néanmoins qu'elles ne fussent pas présumées provenir du naufrage de quelque navire; au

quel cas ni le Seigneur, ni l'inventeur, n'en pouvoient rien retenir *sans encourir le jugement de Dieu*, & devoient en employer le prix en œuvres pies, conformément à l'art. 30, auquel renvoie l'art. 43, qui contient cette décision singuliere.

C'étoit, d'un côté, passer le but, & mettre la vertu à une trop rude épreuve; comme il a été observé dans le préambule sur le titre des naufrages; &, d'un autre côté, ne pas faire attention que, le droit de naufrage & d'épave maritime étant du nombre des droits régaliens, nul Seigneur ne pouvoit en jouir, sans concession du Roi, que par usurpation: titre incapable de légitimer une possession par quelque temps que ce fût.

Au sujet des baleines, il est à remarquer encore, à l'avantage des François, que ce sont les Basques qui en ont inventé & pratiqué les premiers la pêche, de même que celle des morues. Troublés, dans la suite, par les Anglois, lorsqu'ils prenoient terre dans les Isles du Nord pour travailler à fondre les lards des baleines, ils trouverent le secret de fondre & cuire leurs graisses à bord de leurs vaisseaux en pleine mer, & sans être obligés de descendre à terre ni de mouiller l'ancre. Extrait d'un manuscrit de la bibliotheque de S. A. S. Monseigneur le Duc de Penthievre, n. 848, *fol. 246*.

Pour la sûreté de cette pêche, aussi-bien que de celle des morues, furent établies, en différens temps, les compagnies du Nord, chargées de protéger cette double pêche contre les Anglois & les Hollandois, *ibid.*

Les mêmes particularités sont rapportées par Cleirac, à la suite de l'art. 44 des Jugemens d'Oleron. Il parle en même temps de la saison & des lieux où se fait la pêche de la baleine, & de la maniere dont elle est pratiquée. Sur tout cela il entre dans un grand détail, depuis la page 144 jusques & compris la 155.e; & quoique son style soit difficile à supporter, on ne laisse pas de prendre beaucoup de plaisir à cette lecture.

Ceux qui voudront en voir le précis en meilleur François & avec de nouvelles circonstances, peuvent recourir au traité de la police de Lamart, tom. 3, liv. 5, tit. 28, *fol.* 64 & suiv. de même qu'au recueil de différens traités de physique & d'histoire naturelle de M. Deslandes, imprimé, à Paris, en 1750, *in-12*, tom. 2, art. 5. Il y en a un extrait fort bien fait dans le journal historique du mois de Novembre 1750, pag. 334 & suiv.

ARTICLE III.

LOrsque les poissons royaux & à lard auront été pris en pleine mer, ils appartiendront à ceux qui les auront pêchés, sans que nos Receveurs, ni les Seigneurs particuliers & leurs Fermiers y puissent prétendre aucun droit, sous quelque prétexte que ce soit.

LOrsque les poissons royaux sont pris en pleine mer, à quoi il faut ajouter ou trouvés sur les flots, par les raisons alléguées sur l'article premier ci-dessus; ils appartiennent donc en entier à ceux qui les ont ainsi pris ou trouvés sur les flots, en pleine mer; le Roi ayant renoncé, en pareil cas, au droit

d'y rien prétendre, pour n'user que de celui de s'emparer en entier de ces mêmes poiſſons, lorſqu'ils auront été trouvés échoués ſur le rivage.

Il en eſt de même des poiſſons à lard, pris auſſi en pleine mer, ou trouvés ſur les flots, *ſuprà* art. 29 du tit. des naufrages ; & cela, quoiqu'ils aient été conduits ou pouſſés enſuite ſur la côte, par l'induſtrie des pêcheurs, comme s'en exprime l'art. 42 du même tit. des naufrages.

Alors ni le Roi, ni ſon Receveur, ni les Seigneurs particuliers ou leurs Fermiers (ce qui ne peut être entendu que les Seigneurs riverains de Normandie à cauſe de leur droit de varech) n'y peuvent rien prétendre, ſous quelque prétexte que ce ſoit ; & cela au reſte avoit déjà été décidé de la ſorte par l'art. 44 des Jugemens d'Oleron, par la raiſon que ces choſes n'ayant jamais été à perſonne, ne peuvent auſſi, à aucun titre, appartenir à aucun Seigneur, étant trouvées ſur les flots en pleine mer, quoique enſuite amenées à terre & ſur le rivage.

Ce n'eſt que lorſque ces poiſſons ſont échoués naturellement ſur les greves, que le partage s'en doit faire comme d'épaves, aux termes de l'article précédent, & de l'art. 29 du tit. des naufrages, ou qu'ils ſont échoués ſur les côtes de Normandie ; auquel cas, ils ſont ſujets au droit de varech des Seigneurs riverains.





TITRE HUITIEME ET DERNIER.

DES PÊCHEURS.

LES articles 4 & 5 de ce titre ſuppoſent que les pêcheurs, faiſant la pêche en mer, doivent par-tout être en corps & communauté, & avoir un garde juré, lorſqu'ils ſe trouvent au nombre de huit dans un même lieu; ou qu'étant au-deſſous de ce nombre, ils doivent, pour la même fin, convoquer les maîtres pêcheurs des paroiſſes voiſines, ou ſe joindre à eux, pour ne faire qu'une même Communauté ou Jurande. Cependant il y a beaucoup d'Amirautés où les pêcheurs ne ſont point en Communauté & Jurande; celle de la Rochelle eſt de ce nombre.

Celle de Marſeille, au contraire, eſt du nombre de celles où les pêcheurs ſont en Communauté; & il y a ſur cela des particularités qui méritent d'être remarquées.

Chaque année, la ſeconde Fête de Noël, les Patrons pêcheurs qui ſont en grand nombre à Marſeille, s'aſſemblent dans leur Salle; & là, en préſence du Lieutenant ou ſon repréſentant, & du Procureur du Roi de l'Amirauté, qui ſont invités d'y aſſiſter, ils éliſent quatre prud'hommes d'entr'eux, qui deviennent leurs Juges ſouverains pour tout ce qui concerne la police de la pêche, auſſi-tôt qu'ils ont prêté ſerment; lequel ſerment ils font le lendemain entre les mains du Lieutenant de l'Amirauté, ou de l'Officier qui a préſidé à leur élection. Elle s'eſt faite en 1758, en préſence de M. Emerigon, Conſeiller à l'Amirauté, qui, le lendemain, reçut le ſerment des prud'hommes.

La maniere dont ces prud'hommes exercent leur juriſdiction eſt toute ſinguliere. Ils ne tiennent leurs audiences que le Dimanche, à deux heures de relevée. Par le privilege qu'ils ont de juger ſouverainement, ſans forme ni figure de procès, ſans écriture, ni qu'il ſoit queſtion d'Avocats ou Procureurs, ils n'ont pas non plus de Greffier, parce que leurs Jugemens ne s'écrivent point, & qu'ils s'exécutent ſur le champ.

Rien de plus ſommaire que la procédure uſitée dans cette ſorte de Tribunal. Le pêcheur qui a quelque plainte à former contre ſon confrere, pour contravention à la police de la pêche, ou quelque demande à lui faire à l'occaſion de leur profeſſion, va trouver le garde de la Communauté, & en mettant deux ſols dans la boëte, il lui dit d'aſſigner un tel.

Le Dimanche ſuivant, le défendeur, avant d'être écouté, met auſſi deux ſols dans la boëte ; & ce ſont là toutes les épices des Juges. Cela fait, les deux parties diſent leurs raiſons ; après quoi les prud'hommes prononcent leur jugement. Celle des parties qui ſuccombe, paie ſur le champ, & ſans appel, la ſomme à laquelle elle eſt condamnée, pour amende ou autrement ; faute de quoi le garde va ſaiſir ſa barque ou ſes filets, dont main-levée n'eſt accordée que moyennant le paiement du jugé.

On ne connoît point d'autres formalités dans cette juriſdiction, & la chicane n'y a du tout point entré. Si l'exécution de quelque jugement rendu par les prud'hommes étoit arrêtée, par voie de fait ou autre oppoſition, ce ſeroit au Sous-Viguier à y tenir la main par ſes Sergens, ſur la requiſition des prud'hommes, à peine de 500 liv. d'amende & de ſuſpenſion de leurs charges.

Cette Juriſdiction a de quoi ſurprendre par ſa ſingularité & par le droit de ſouveraineté qui y eſt attaché ; mais on ne ſera pas moins étonné de ſon ancienneté & de l'attention que nos Rois ont eue à la maintenir dans tous les temps.

Son établiſſement remonte juſqu'au Roi René, Comte de Provence, qui l'ayant formé par Lettres-Patentes de 1452, le confirma par d'autres de 1477. Il a été depuis confirmé encore par diverſes Lettres-Patentes de nos Rois, ſavoir de Louis XII en 1481 ; de Francois premier, en 1536 ; de Henri II, du 27 Juillet 1557 ; de Charles IX, du mois de Novembre 1564 ; de Louis XIII, des mois de Novembre 1622 & 30 Novembre 1629 ; de Louis XIV, des mois de Septembre 1647 & Mars 1660, enfin de notre Roi Louis XV, glorieuſement regnant, du mois d'Octobre 1723, renouvellées par Arrêt du Conſeil, du 16 Mai 1738.

Cet Arrêt du Conſeil a été rendu à l'occaſion du refus fait par les pêcheurs Catalans, fréquentant les mers de Marſeille, de reconnoître cette juriſdiction des prud'hommes, & de contribuer aux charges de la Communauté des pêcheurs ; à raiſon de quoi ils s'étoient pourvus d'abord à l'Amirauté de Marſeille, & enſuite ſur l'appel au Parlement d'Aix.

Par l'Arrêt, la Sentence de l'Amirauté de Marſeille fut caſſée & annullée avec tout ce qui s'en étoit enſuivi, & les prud'hommes furent maintenus dans leur droit de juriſdiction ſouveraine, avec défenſes, tant aux Officiers de l'Amirauté de Marſeille qu'à tous autres Juges, de prendre connoiſſance des cauſes ſoumiſes à leur autorité, &c.

Voici le diſpoſitif de cet Arrêt, qui diſpenſe du rapport de toutes autres pieces à ce ſujet.

" Le Roi, étant en ſon Conſeil, faiſant droit ſur le tout, ſans avoir égard ,, à la Sentence de l'Amirauté de Marſeille, du 9 Décembre 1735, que Sa ,, Majeſté a caſſée, révoquée & annullée, & à tout ce qui s'en eſt enſuivi, a ,, maintenu & confirmé les prud'hommes élus, en la maniere accoutumée, ,, par la Communauté des Patrons pêcheurs de la ville de Marſeille ; & ce ,, ſuivant conformément à leurs titres, dans le droit de connoître ſeuls, dans ,, l'étendue des mers de Marſeille, *de la police de la pêche, & de juger ſouverai-* ,, *nement, ſans forme ni figure de procès & ſans écritures, ni appeller Avocats* ,, *ou Procureurs, les contraventions à ladite police, par quelques pêcheurs, ſoit* ,, *françois ou étrangers, fréquentant leſdites mers, qu'elles ſoient commiſes, &*

„ tous les différens qui peuvent naître, *à l'occasion de ladite profession*, *entre* „ *lesdits pêcheurs :* fait Sa Majesté défenses aux Officiers de l'Amirauté de Marseille & à toutes ses Cours & Juges, de prendre connoissance de ladite police & desdits différends; & à tous pêcheurs de se pourvoir, pour raison „ d'iceux, ailleurs que pardevant lesdits prud'hommes, à peine de nullité, „ cassation de procédures, 1500 liv. d'amende & de tous dépens, dommages „ & intérêts. Ordonne Sa Majesté que l'Arrêt de son Conseil du 6 Mars 1728, „ portant homologation de la délibération prise par les prud'hommes desdits „ Patrons pêcheurs de la ville de Marseille, du 2 Décembre 1725, pour l'imposition de la demi-part, & celui du 23 Décembre 1729, concernant la „ levée de ladite imposition, seront exécutés selon leur forme & teneur : &, „ en conséquence, que les *pêcheurs catalans*, fréquentant lesdites mers, y seront „ & demeureront assujettis, *de même que les autres pêcheurs étrangers*, *tant qu'ils* „ *vendront à Marseille & en Provence le produit de leurs pêches*, au paiement de „ la demi-part, de la maniere & ainsi qu'il est porté par lesdits Arrêts; &, sur „ le surplus des demandes & contestations des Parties, Sa Majesté les a mises „ hors de Cour & de procès. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, „ tenu à Versailles le 16 Mai 1738. *Signé*, PHELYPEAUX. „

Il est à observer, sur tout ceci,

1.°, Que le pouvoir accordé aux prud'hommes pêcheurs de connoître des contraventions à la police de la pêche, commises par les pêcheurs, ne doit pas empêcher le Procureur du Roi de l'Amirauté de poursuivre les contrevenans, non-seulement au criminel, ce qui ne souffre aucune exception, s'il y a lieu de prendre la voie extraordinaire; mais même par action civile, dans le cas où la contravention, par connivence ou autrement, n'aura pas été portée devant les prud'hommes, ou n'aura pas été punie par eux;

2.°, Que le pouvoir qu'ils ont encore de connoître des différends mûs entre les pêcheurs à l'occasion de leur profession, non-seulement ne les affranchit pas de la jurisdiction de l'Amirauté ou de la justice ordinaire dans les affaires indépendantes de leur profession; mais encore n'a aucune influence sur les crimes & délits dont ils peuvent se rendre coupables les uns envers les autres, ou envers de tierces personnes, la connoissance desquels crimes & délits commis par les pêcheurs en mer, appartient à l'Amirauté, comme il a été jugé par Arrêt du Parlement d'Aix, du 17 Mai 1564, énoncé audit Arrêt du Conseil, *encore*, est-il dit, *que ce soit pour le fait de la pêcherie*;

3.°, Enfin, que tous les pêcheurs, & les prud'hommes eux-mêmes, n'en sont pas moins sujets à la police de l'Amirauté, soit pour la visite de leurs filets & la confiscation de ceux qui se trouveront prohibés, soit pour les contraventions qu'ils pourront commettre contre les Ordonnances & Réglemens concernant la pêche.



ARTICLE PREMIER.

TRois mois après la publication de la présente Ordonnance, il sera fait, par le Lieutenant de l'Amirauté, à la diligence de notre Procureur en chaque Siege, une liste des pêcheurs allant à la mer, de l'âge de dix-huit ans & au-dessus, demeurant dans l'étendue de leur ressort; dans laquelle seront spécifiés le nom, l'âge & la demeure de chaque pêcheur, & la qualité de la pêche dont il se mêle.

EN exécution de cet article, il y a toujours eu au Greffe de l'Amirauté de la Rochelle, (& sans doute qu'il en est de même ailleurs) une liste des maîtres pêcheurs du ressort, dans laquelle sont spécifiés, le nom, l'âge & la demeure de chaque pêcheur, avec la qualité de la pêche dont il se mêle; ce qui ne compose guere, en Aunis, que deux classes, l'une des pêcheurs usant de bâtimens appellés *traversiers*, avec le filet nommé *chalut* ou *ret traversier*; l'autre des pêcheurs avec des filadieres, qui tantôt vont à la pêche du poisson frais, tantôt à celle des huîtres & des moules, suivant la saison.

Lamart, traité de la police, tom. 3, liv. 5, tit. 25, chap. 2, *fol.* 34, col. 2, insinue que l'objet de notre Ordonnance, en prescrivant cette liste des pêcheurs, & dans l'article qui suit, l'obligation de renouveller leurs rôles tous les ans, a été » de se précautionner contre la surprise des gens mal intentionnés, qui, ,, sous prétexte de la pêche, mettroient des vaisseaux en mer, entreprendroient ,, des voyages, ou formeroient quelques desseins contraires au bien de l'Etat; ,, mais il est vrai de dire que cela est tiré de trop loin.

D'un autre côté, il n'est pas plus vraisemblable que le motif de l'Ordonnance ait été, comme l'a imaginé le Commentateur, de connoître, au moyen de cette liste, le nombre des pêcheurs en état de servir de matelots, pour les employer sur les vaisseaux du Roi, à l'occasion & dans le besoin de l'Etat; non-seulement parce que l'enrôlement de matelots par classes étoit déjà fait avant notre Ordonnance, sur lesquels rôles les pêcheurs étoient compris comme aujourd'hui avec les autres matelots & navigateurs; mais encore parce que, dans la plus grande disette de matelots, on a toujours ménagé les pêcheurs, de maniere à en laisser une quantité suffisante pour continuer la pêche, dont l'interruption ne sauroit être qu'extrêmement préjudiciable au Public.

Il est donc plus naturel de penser que l'objet de l'Ordonnance a été de faire connoître aux Officiers de l'Amirauté tous les pêcheurs de leur ressort; afin qu'ils pussent faire chez eux, tout aussi-bien que sur les greves, la visite de leurs filets, & de découvrir, par-là, les contraventions que les uns ou les autres pourroient commettre au mépris des dispositions de la présente Ordonnance sur le fait de la pêche.

ARTICLE

ARTICLE II.

LES deux plus anciens maîtres pêcheurs de chaque paroiſſe ſeront tenus, au premier jour de Carême de chaque année, d'envoyer, au Greffe du Siege de l'Amirauté dans le reſſort duquel ils ſeront demeurants, un rôle de tous ceux de leur paroiſſe, de l'âge de dix-huit ans & au-deſſus, qui ſe mêleront d'aller à la mer pour pêcher, à peine de 10 liv. d'amende ſolidaire contre les anciens maîtres.

CET article ne ſe pratique plus, depuis long-temps, dans l'Amirauté de la Rochelle; mais il y eſt ſuppléé, peut-être plus sûrement, par l'obligation où ſont tous les maîtres de bâtimens pêcheurs de prendre, chaque année, un congé de M. l'Amiral; ſans quoi, & s'ils continuoient la pêche après l'année finie, ſans être munis d'un nouveau congé, leurs bâtimens ſeroient ſujets à confiſcation.

Et, comme il eſt défendu, par les Réglemens, aux diſtributeurs des congés de M. l'Amiral, d'en délivrer à aucun maître de bâtiment de mer, qu'il n'ait dépoſé, au Greffe de l'Amirauté, un double de ſon rôle d'équipage, il arrive delà que l'on connoît, à l'Amirauté, non-ſeulement tous les pêcheurs & leurs matelots, de l'âge de dix-huit ans & au-deſſus, mais encore les jeunes gens qui y ſervent en qualité de mouſſes, & qui toujours ſont au-deſſous de dix-huit ans.

Il n'eſt pas à craindre, au reſte, qu'il ſe trouve des pêcheurs qui ſe hazardent de pécher ſans prendre un congé. S'il y en avoit d'aſſez imprudens pour y manquer, les autres, par jalouſie, ne tarderoient pas à les dénoncer.

La pêche ſe faiſant, en tout temps & tout le long de l'année, ſur les côtes d'Aunis, les pêcheurs n'attendent pas le Carême pour ſe munir de congés de pêche; c'eſt au mois de Janvier de chaque année, qu'ils ſont dans l'habitude d'en prendre.

ARTICLE III.

CHaque maître de bateaux pêcheurs ſera auſſi tenu, ſous peine de dix livres d'amende, de mettre, au Greffe de l'Amirauté, en prenant ſon congé, une liſte de ceux qui compoſent ſon équipage, contenant leur nom, âge & demeure.

C'Eſt ce qui ſe pratique exactement au moyen du double du rôle d'équipage qui eſt dépoſé au Greffe de l'Amirauté, ſans quoi le congé ne ſeroit pas délivré. C'eſt auſſi ce qui a fait négliger l'exécution de l'article précédent, comme une choſe devenue ſuperflue.

ARTICLE IV.

LES pêcheurs de chaque port ou paroiſſe, où il y aura huit maîtres & au-deſſus, éliront annuellement l'un d'entre eux pour Garde-Juré de leur Communauté, lequel prêtera ſerment par-devant les Officiers de l'Amirauté, fera journellement viſite des filets, & rapport aux Officiers des abus & contraventions à la préſente Ordonnance, à peine d'amende arbitraire.

LES pêcheurs n'ayant jamais fait corps & communauté dans l'Amirauté de la Rochelle, il n'a pas été queſtion de faire uſage de cet article. On a compris, ſans doute, que le Garde-Juré, peu fidele à ſon ſerment, ou ne viſiteroit pas les filets de ſes confreres, ou ne ſeroit pas d'humeur de faire ſon rapport aux Officiers de l'Amirauté des abus & contraventions qu'il appercevroit, d'autant plutôt qu'étant lui-même en contravention, il craindroit d'être dénoncé par ceux qu'il chargeroit. On aura conclu delà qu'il valoit mieux lui épargner le crime de parjure, & que les Officiers de l'Amirauté redoublaſſent d'attention dans la viſite des filets de pêche.

ARTICLE V.

S'IL y a moins de huit maîtres dens quelque port ou paroiſſe, ils ſeront tenus d'en convoquer des paroiſſes voiſines, ou de ſe joindre avec eux pour procéder à l'élection du Juré, laquelle ſe fera ſans frais, préſens ni feſtins, à peine de vingt livres d'amende contre chaque contrevenant.

PAr les raiſons qu'on vient de donner de l'inexécution du précédent article, il en a été de même de celui-ci, l'un étant une ſuite de l'autre. Nul doute néanmoins que, s'il falloit mettre les pêcheurs en communauté & jurande, il ne fallût ſe conformer abſolument aux diſpoſitions de ces deux articles, qui ſont extrêmement ſages & régulieres, principalement en ce qu'il eſt ordonné que l'élection du Juré ſe fera ſans frais, préſens ni feſtins, à l'exemple de ce qui eſt preſcrit dans l'article 6 du tit. 9 du liv. 2 ci-deſſus, au ſujet des apprentifs Charpentiers de navires.

ARTICLE VI.

DAns les lieux où il y a des Prud'hommes, les pêcheurs s'aſſembleront annuellement pour les élire pardevant les Officiers de l'Amirauté, qui recevront le ſerment de ceux qui ſeront nommés, & entendront, ſans frais, les comptes des deniers de leur communauté.

IL n'eſt donc pas ordonné, par-là, que, dans tous les lieux où il y a des pêcheurs, quoique au-deſſus du nombre de huit, ils auront des Prud'hommes : mais, où il y aura des pêcheurs prud'hommes, ils changeront tous les ans, à l'effet de quoi l'élection en ſera faite annuellement pardevant les Officiers de l'Amirauté, à la différence du ſimple Garde-Juré, qui peut être élu hors leur préſence, & qui eſt ſeulement obligé de prêter ſerment entre leurs mains, comme les Prud'hommes.

Ce que ces deux élections ont de commun, c'eſt qu'elles doivent également être faites ſans frais, préſens ni feſtins.

A l'égard du compte que les Prud'hommes doivent rendre des deniers de leur communauté, ce qui ſuppoſe un compte de recette & de dépenſe, il doit être réglé & apuré par les Officiers de l'Amirauté, en préſence du Procureur du Roi; & cela, qu'il y ait conteſtation ſur ce compte ou non. La raiſon eſt que, par colluſion, les pêcheurs pourroient paſſer aux Prud'hommes des articles en recette, comme en dépenſe, qui ſeroient de véritables contraventions, leſquels articles ſeront relevés, par le Procureur du Roi, pour le rétabliſſement du bon ordre. Mais tout cela doit ſe faire, gratuitement & ſans vacations, de la part des Officiers de l'Amirauté, à l'exemple de ce qui ſe pratique par les Officiers de Police ordinaire pour la liquidation des comptes des corps & communautés qui ſont portés devant eux.

A Marſeille, il y a quatre Prud'hommes, qui changent & ſont élus tous les ans, la ſeconde Fête de Noël, en préſence du Lieutenant & du Procureur du Roi de l'Amirauté; mais ce n'eſt point le Lieutenant qui reçoit leur ſerment; c'eſt, ſuivant l'ancien uſage, entre les mains du Viguier & des Echevins qu'ils le prêtent, comme il a été obſervé ci deſſus.

Voulons que la préſente Ordonnance ſoit gardée & obſervée *dans notre royaume, terres & pays de notre obéiſſance ;* abrogeons toutes Ordonnances, Coutumes, Loix, Statuts, Réglemens, Styles & Uſages contraires aux diſpoſitions y contenues. Si donnons en mandement à nos amés & féaux les Gens tenant nos Cours de Parlement, Officiers des Sieges généraux & particuliers de l'Amirauté, & tous autres qu'il appartiendra, que ces Préſentes ils gardent, obſervent & entretiennent, faſſent lire, publier, enrégiſtrer, obſerver & entretenir : Car tel eſt notre plaiſir; & afin que ce ſoit choſe ferme & ſtable à toujours, Nous y avons fait mettre notre Scel. Donné à Fontainebleau, au mois d'Août, l'an de grace mil ſix cent quatre-vingt-un, & de notre regne le trente-neuvieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, COLBERT. *Et, à côté, eſt écrit : Viſa*, LE TELLIER, pour ſervir à l'Ordonnance ſur le fait de la Marine.

Dans notre Royaume, Terres & Pays de notre obéiſſance.

Ainſi cette Ordonnance eſt la loi qu'il faut ſuivre pour la police de la navigation ſur mer, & pour la déciſion des affaires maritimes, non-ſeulement en France ; mais encore aux Colonies, & généralement dans tous les Pays de la domination du Roi; ſauf toutefois les changemens, les modifications & reſtrictions que les Réglemens poſtérieurs y ont apportés.

FIN,

ADDITIONS.

A la suite de l'art. 2, tit. des Contrats à la grosse, pag. 5, ajouter :

CEpendant rien n'est plus commun à présent que cette stipulation d'augmentation du profit aventureux, après un certain temps de navigation, à raison de demi pour cent par mois.

On dit, pour légitimer cette stipulation, que, sans cela, le taux du profit aventureux seroit absolument arbitraire; au lieu qu'en admettant cette augmentation éventuelle, il se fait, dans la pratique, comme une espece de tarif, où le profit de la grosse, réglé au cours de la place, est proportionné à la durée ordinaire du voyage, eu égard à la distance du lieu de la destination du navire. Par ce moyen, ajoute-t-on, toute idée d'usure doit disparoître, le demi pour cent d'augmentation par mois ne devant être considéré alors que comme un juste supplément du profit avantureux auquel le prêteur ne se seroit pas borné, par la crainte de la prolongation du voyage.

En supposant que les choses se passent ainsi, de bonne foi, l'usage paroît véritablement devoir être toléré.

A l'art. 26, tit. des assurances, sur ces mots, & autres fortunes de mer, *pag. 74,* ajouter, *à la suite.*

Ces *autres fortunes de mer* comprennent, dans l'usage, la révolte ou la désertion de l'équipage, à tel point que le service du navire ne soit plus fait; & l'on juge en conséquence que les assureurs, qui se sont soumis à la baraterie de patron, doivent répondre des avaries, pertes & dommages qui en auront résulté, de même que de la perte du navire & de la cargaison, si elle s'en est ensuivie.

Mais, si le voyage n'a été malheureux, ou si la pêche n'a manqué qu'à l'occasion de la maladie de l'équipage, les assureurs ne seront pas tenus alors des pertes que cet événement aura causées; parce que, quoique la maladie ait été contractée par un effet trop ordinaire d'une longue & pénible navigation, on ne peut pas dire néanmoins que ce soit une de ces fortunes de mer que les assureurs soient censés prendre sur leur compte : ce n'est, au fond, qu'un événement purement naturel.

Au reste, dans tous les cas où les assureurs sont tenus des avaries, il n'est jamais question que du dommage réel que l'assuré a reçu, & nullement de l'indemnité des profits qu'il auroit pu faire, si son entreprise de pêche ou de toute autre expédition eût réussi.

Et, à l'égard de la mutinerie, suivie de la révolte ou de la désertion des gens de l'équipage, en tel nombre que le navire ne puisse plus continuer le voyage; afin même que les assureurs en soient garants, il faut bien faire attention aux circonstances, & voir si l'on ne pourra pas attribuer ce malheur à la mauvaise conduite de l'Armateur assuré, ou s'il n'y aura point eu de collusion de sa part; car enfin la fraude est à craindre en pareil cas : & c'est ce qui devroit naturellement faire proscrire des polices d'assurance la clause de la baraterie de patron.

A la suite de l'art. 41 du même tit. des assurances, pag. 96, ajouter :

Quoiqu'à la simple lecture de cet article, il soit évident que la peine qu'il prononce est la même absolument contre l'assureur ou l'assuré, convaincu l'un d'avoir assuré sachant l'arrivée du navire, l'autre d'avoir fait assurer sachant la perte ; on a prétendu néanmoins, depuis peu à Paris, que l'assureur, qui avoit reçu la prime d'avance, devoit être quitte en restituant cette prime, & en payant de plus une pareille somme pour la peine par lui encourue.

Il ne se peut rien de plus mal imaginé, puisque, dans ce cas, l'assureur ne subiroit pas la peine de la double prime que notre article lui inflige : il en seroit quitte pour une prime simple, attendu qu'en restituant la prime par lui reçue, il ne paie rien du sien, ne faisant que rendre cette prime qu'il n'avoit pas eu droit de recevoir, à cause de la nullité d'assurance, prononcée déjà par l'art. 38 ci-dessus.

Mal-à-propos objecte-t-on, qu'en l'obligeant de restituer d'abord cette prime, & de payer ensuite deux fois la même somme par-delà, c'est lui faire supporter la peine d'une triple prime : ce n'est, réellement & dans le fait, lui faire payer qu'une double prime.

En effet, pour avoir reçu la prime d'avance, il ne peut pas être de meilleure condition que s'il ne l'eût pas touchée : or, dans ce dernier cas, il faudroit nécessairement qu'il payât à l'assuré le double de la prime stipulée. En lui faisant d'abord restituer la somme qu'il a induement reçue pour la prime, on ne fait donc que remettre les choses au même état qu'elles seroient, s'il ne l'avoit pas reçue : d'où il suit qu'il doit de plus la double prime, sans quoi il ne seroit pas puni conformément à cet article, en un mot, comme le seroit l'assuré, si la fraude venoit de sa part ; car il n'est pas douteux que celui-ci ne pourroit se dispenser de payer une double prime à l'assureur. Cependant la peine est égale absolument pour celui des deux qui se trouvera coupable.

L'assurance étant nulle, il faut que l'assureur commence par rendre la prime ; & cela ne doit pas être regardé comme une peine, mais seulement comme la restitution d'une somme induement perçue. Ensuite vient la peine, qui est le double de la prime stipulée. Cela est aussi inévitable de la part de l'assureur que de celle de l'assuré, s'il étoit le coupable. Aussi l'article, en disant que l'assureur restituera la prime, s'il l'a reçue, ajoute-t-il, *& en paiera le double à l'assuré ;* ce qui ne peut s'entendre que de deux fois autant par-delà : au lieu que, de la maniere que les partisans de l'opinion favorable à l'assureur operent, il ne paieroit de ses deniers qu'une somme égale à la prime qu'il doit rendre, &, par événement, ne subiroit que la peine d'une prime simple, contre l'esprit & la lettre de notre article.

A l'art. 11 du titre des prises, page 267, vers le milieu, où il est parlé de l'exception faite en faveur des Danois, par l'art. 14 du Réglement du 21 Octobre 1744, ajouter, à ce sujet, ce qui suit :

Cette exception, concernant les Danois, a été tout récemment confirmée par une Lettre du Roi à M. l'Amiral, du 17 Mai 1760 : mais il est arrivé tout le contraire à l'égard des Habitans & Sujets de la ville de Hambourg. Autre Lettre du Roi, & Arrêt du Conseil, du 24 du même mois de Mai, portant en même temps révocation des avantages qui leur étoient communs avec les Villes Anséatiques, par le traité de Versailles du 28 Septembre 1716.

A l'art. 33 du même titre des prises, pag. 404, avant l'alinéa *qui cammence par ces mots,* mais afin, &c. *mettre ce qui suit :*

J'ajouterai ici, que l'Amirauté de France, à Paris, seroit bien éloignée de favoriser le systême des Armateurs, & de refuser à l'équipage le tiers des prises ainsi faites, puisque, par Sentence de Réglement du 4 Janvier 1760, elle a adjugé en entier, à l'équipage du vaisseau *le Duc de Chaulnes*, le tiers de la valeur du navire *le Samuel*, trouvé abandonné sur les flots en pleine mer, sans accorder autre chose aux propriétaires du vaisseau *le Duc de Chaulnes*, sur ce tiers, qu'une légere indemnité de 379 liv d'une part, pour les frais de secours & de sauvement, & de 120 liv. d'autres, pour les gages & la nourriture des gens de l'équipage, pendant les cinq jours employés à conduire & mettre en sûreté le navire qui avoit été trouvé abandonné. Mais aussi, en cela, cette Sentence a passé le but, & n'est pas juridique : elle a trop donné à l'équipage ; & elle a méconnu le droit des propriétaires du vaisseau, sans lequel le sauvement n'auroit pas eu lieu. *V. infr.* l'art. 27 du titre des naufrages.

A l'art. 27 du titre des naufrages, page 637, avant le dernier alinéa.

Je viens de dire que le partage de ce tiers doit être fait entre le propriétaire du navire & les gens de l'équipage, comme en matiere de prise. C'est aussi ce que j'ai établi comme un principe, sur l'art. 33 du tit. des prises, conformément à l'article premier, ch. 11, du traité des contrats maritimes de Cleirac, où les deux cas, de prise & d'effets sauvés sur les flots, sont reglés de la même maniere.

Cependant, sous prétexte que notre article, parlant des effets trouvés en pleine mer, déclare simplement que le tiers en appartiendra à ceux qui les auront ainsi sauvés, l'Amirauté de France, à Paris, par Sentence de Réglement, du 4 Janvier dernier 1760, prenant à la lettre ces mots, *ceux qui les auront sauvés*, a jugé que cela ne devoit s'entendre que des hommes qui, par leur travail, avoient fait le sauvement, sans égard au navire sur lequel étoient ces hommes; &, en conséquenee, elle a adjugé, en entier, le tiers du navire *le Samuel*, sauvé sur les flots, aux gens de l'équipage du vaisseau *le Duc de Chaulnes*, à l'exclusion des propriétaires de ce vaisseau, auxquels elle n'a accordé qu'un léger dédommagement arbitraire de 379 liv. d'une part, pour frais de secours & sauvement, & de 120 liv. d'autre, pour indemnité des gages & de la nourriture de ce même équipage, durant les cinq jours employés à mettre en sûreté ledit navire *le Samuel*, trouvé abandonné sur les flots.

On seroit bien moins étonné d'une décision toute contraire ; c'est-à-dire, qui, en pareil cas, auroit tout attribué aux propriétaires du navire, en n'accordant à l'équipage qu'une légere récompense proportionnée à son travail, qu'on ne l'est de celle-ci. Il y auroit du moins quelques raisons à alléguer pour soutenir l'autre décision, au lieu qu'il n'y a rien qui appuie celle-ci.

Car enfin, si l'on dit que ce sont les gens de l'équipage du vaisseau *le Duc de Chaulnes*, qui ont sauvé le navire abandonné sur les flots; & qu'ainsi le tiers leur appartient à eux seuls, aux termes de cet article; la réponse est que, s'ils ont sauvé le navire abandonné, ce n'a été assurément qu'à la faveur

du vaiſſeau qu'ils montoient, tellement que, ſans ce ſecours, ils n'auroient pu ni rencontrer le navire abandonné, ni le ſauver. D'où il s'enſuit néceſſairement que les propriétaires de ce vaiſſeau doivent partager la bonne fortune que cet événement a procuré, &, qui plus eſt, y prendre la plus grande part, comme ayant le plus contribué au ſauvement, au moyen des dépenſes par eux faites pour fournir le vaiſſeau, l'équiper & l'avitailler.

Cela ſuppoſé comme inconteſtable, de quelle maniere faut-il donc partager ce profit éventuel entre les propriétaires & l'équipage du vaiſſeau par le moyen deſquels le ſauvement a éte fait? Il n'y a pas, ce me ſemble, d'autre regle à ſuivre que celle qui s'obſerve en fait de partage de priſe. Auſſi Cleirac, dans l'endroit ci-deſſus cité, met-il les deux cas dans la même cathégorie. Il y a d'autant plus de raiſon à cela en effet, qu'il ſe pouvoit fort bien que le navire, qui paroiſſoit abandonné, ne le fût pas réellement, & que ce fût une ruſe employée, par des pirates ou des ennemis, pour ſurprendre un équipage trop crédule, comme il y en a des exemples.

Les propriétaires du vaiſſeau *le Duc de Chaulnes* couroient donc le riſque de la priſe de leur vaiſſeau, lorſque l'équipage alla reconnoître le vaiſſeau qui paroiſſoit abandonné.

Ils couroient tout de même encore le riſque de la priſe de leur vaiſſeau, après que le navire eût été amariné. En effet, pour emmener ce navire, il fallut, ou le touer, ou y jetter une partie de l'équipage de leur vaiſſeau: or, d'une ou d'autre maniere, il étoit tout autrement difficile de fuir en cas de pourſuite, que s'il eût été ſeul.

D'un autre côté, la marche de leur vaiſſeau étant, par-là, retardée & gênée conſidérablement, & la manœuvre embarraſſée, l'équipage étoit bien moins en état de réſiſter aux coups de vent & de mer, qui l'auroient jetté vers les côtes; ou, pour mieux dire, il lui auroit été comme impoſſible de s'élever en mer, en un mot, de garantir les deux navires de naufrage, dès qu'il ſeroit ſurvenu quelque tempête.

Ces propriétaires du vaiſſeau, *le Duc de Chaulnes*, ayant donc couru tant de riſques par le fait du ſauvement du navire trouvé abandonné ſur les flots, comment leur refuſer les deux tiers du profit qui en eſt revenu, tandis qu'abſtraction faite même de tous riſques, ces deux tiers leur ſeroient légitimement acquis, comme ayant fourni & équipé le vaiſſeau, ſans lequel le ſauvement n'auroit pu ſe faire? Il eſt vrai que, ſans l'équipage; le ſauvement n'auroit pas été fait non plus; mais, cet équipage étant gagé pour tout le ſervice du vaiſſeau, n'eſt-il pas abondamment récompenſé au moyen de l'autre tiers qu'il prend dans ce même profit éventuel, auquel il n'a contribué que par un léger travail de plus, que l'on pourroit, même en quelque ſorte, regarder comme une ſuite naturelle du ſervice dû au vaiſſeau.

La Sentence dont il s'agit n'eſt donc pas juridique, en ce qu'elle a adjugé tout à l'équipage, au lieu de le borner au tiers: elle ne l'eſt pas non plus, en ce que le droit du Capitaine y a été réduit à deux parts; tandis qu'il lui en falloit douze, conformément au Réglement du 25 Novembre 1693, puiſqu'il s'agit d'opérer, dans ce cas, comme en matiere de priſe.

Fin des Additions.



TABLE DES MATIERES

CONTENUES DANS CE VOLUME.

Action.

Amendes.

Amiral.

Ancre.

Asyle.

Epave. V. Effets naufragés.

Erreur.

Esclavage.

Estimation. V. *Valeur.*

Etrangers.

Guet de la mer.

H

Hardes.

Harengs.

Havre.

I J

Jet. V. Contribution.

Lest, Lestage. V. *Délestage.*

Loyers des matelots.

M

Madrague.

Maître. V. *Capitaine.*

Maître de Quai.

Marchandiſes de contrebande.

Marchands chargeurs.

Matelots.

Mer.

Mineur.

Droit de naufrage en Normandie.

Officiers garde-côtes.

Ostage. V. *Rançon.*

P

Parcs & pêcheries. V. *Écluses, bouchots.*

Passagers.

Peines.

Pillage.

Pilote-côtier. V. *Lamaneur.*

Pirates.

Poisson. V. Frai du poisson.

Poissons à lard.

Poissons royaux

Police d'assurance.

Prisonniers des prises.

Privilege.

Prix. V. Valeur.

Proclamation.

Promesses.

Protestation.

Scellé.

Secretaire général de la Marine.

Seigneurs.

Semonce. V. *course.*

Fin de la Table des Matieres.



